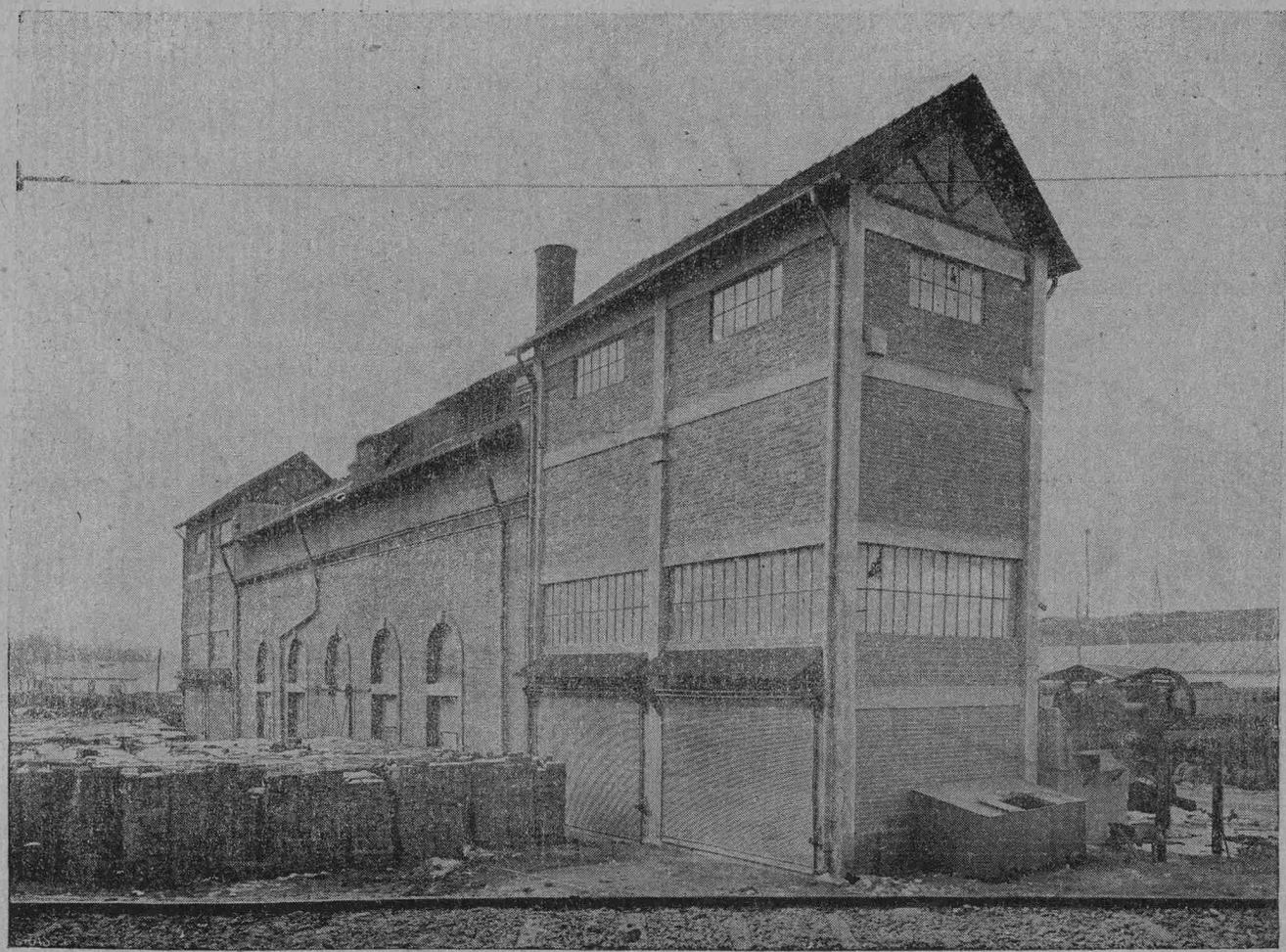
URBANISMUL

MONITOR AL UNIUNEI ORAŞELOR DIN ROMÂNIA

APARE SUB INGRIJIREA

INSTITUTULUI URBANISTIC AL ROMÂNIEI

IANUARIE—FEBRUARIE 1932 ANUL IX. — N-RELE 1—2



Crematoriul de gunoae din Bucureşti (Grozăveşti)

INSTITUTUL URBANISTIC AL ROMÂNIEI STR. N. FILIPESCU 23, BUCUREŞTI 1

www.dacoromanica.ro

U R B A N I S M U L

MONITOR AL UNIUNEI ORAŞELOR DIN ROMANIA

APARE SUB INGRIJIREA INSTITUTULUI URBANISTIC AL ROMANIEI

REDACŢIA ŞI ADMINISTRAŢIA: INSTITUTUL URBANISTIC AL ROMANIEI, STR. N. FILIPESCU 23, BUCUREŞTI 1

Abonamentul 240 lei pe an; un exemplar, număr simplu 40 lei; un exemplar, număr dublu 60 lei.

SUMARUL—SOMMAIRE

(La finele fiecărui studiu se află un rezumat în limba franceză. — A la fin de chaque étude on trouve un résumé en français).

PROF. C. SFINŢESCU. Curăţirea străzilor şi înlăturarea gunoaielor

PROF. C. SFINŢESCU. Intervenţia arhitectului şi inginerului în planurile de extensiune ale oraşelor din România

PROF. C. SFINŢESCU. Legea Municipiului Bucureşti şi reoganizarea serviciului technic municipal

PROF. C. SFINŢESCU. Circulaţia în centrul Capitalei în raport cu liniile de tramvaye . .

PROF. C. SFINŢESCU. Un caz excepţional: Şcoala Superioară de Ştiinţe de Stat

Note: a) Institutul naţional urbanistic italian; b) Laptele şi carnea în Capitală; c) Turbarea

R E C E N Z I I:

Istoricul Desvoltării Technice Româneşti (Semicentenarul Societ. Politecnice (1881—1931).
Tablettes documentaires municipales
L'Administration Locale
Genova
Wasmuths Monatshefte und Städtebau
Buletinul A. G. I. R.
Revista de Higienă Socială
Monitorul Municipiului Timişoara
Revista Asociaţiunei Conduct. de Lucrări Publice
Buletinul Porturilor şi Căilor de Comunicaţii pe Ape

Apel către şefii de servicii comunale

ORAŞELE NOASTRE: Arad, Bacău, Bârlad, Cluj, Constanţa, Iaşi, Sibiu, Satu Mare, Târgu Mureş, Târnava Mică, Timişoara, Vaslui

INFORMAŢIUNI

ANUNŢURI:

Mărimea	1 număr	3 numere	6 numere	12 numere	Majorări de preţuri
1 pagină	1000 lei	reducere 10%	reducere 15%	reducere 20%	100% la anunţuri pe pagina ultimă a copertei
1/2 „	750 „	„ „	„ „	„ „	
1/4 „	500 „	„ „	„ „	„ „	
1/8 „	300 „	„ „	„ „	„ „	50% la anunţuri pe pagina 3-a copertei
anunţuri mici	200 „	„ „	„ „	„ „	

Numere vechi 100 Lei exemplarul.

Colecţii broşate pe ani întregi, anii 1924, 1925, 1926, 1927, 1928, 1929, 1930 şi 1931 cu lei 500 colecţia unui an. Tabla de materii a cuprinsului tuturor numerelor din Monitorul Uniunei Oraşelor, începând cu anul 1923 se găseşte la finele numărului 11—12 pe anul 1931.

CARŢI DIN BIBLIOTECA INSTITUTULUI URBANISTIC: *Costul 50 lei plus porto*

A p a r u t e:

No. 1. *Prof. C. Sfinţescu,* Proectarea şi Construcţia Străzilor
No. 2. *Prof. C. Sfinţescu,* Curăţirea Străzilor şi Inlăturarea Gunoaelor

www.dacoromanica.ro

CURAŢIREA STRAZILOR ŞI INLATURAREA GUNOAIELOR

de PROF. C. SFINŢESCU

ISTORIC

In antichitate aproape nimenea nu se ocupa de chestiunea gunoaielor. Este adevărat că viaţa şi alimentaţia fiind redusă la ultima expresie şi gunoaiele erau destul de puţine [1]).

Totuşi egiptenii, grecii şi mai ales romanii au avut o organizaţie pentru păstrarea curăţeniei. Mai târziu, cu barbarii năvălitori au pierit asemenea tradiţii, căci aceştia trăiau în staule sau pe lângă ele, şi deci nu aveau grije de oraşe, aşa că detritusul şi noroiul au acoperit pavajele şi lucrările romane. Locuitorii ajunseseră să uite întrebuinţarea gropilor de latrine, în cât din secolul V până la XII-lea locuitorii acumulau pe străzi murdăriile şi gunoaiele şi în stradă îşi căutau hrana porcii, raţele, etc. In secolul XIII la Paris locuitorii au prins obiceiul să închirieze în comun câte o căruţă-tomberou care să transporte afară din oraş gunoaiele acumulate în jurul locuinţelor lor, la anumite depozite ce le denumea *voiries,* unde se formau monticule de gunoaie a căror urme există şi azi (Butte aux Copeaux, şi alte „buttes" cum este şi cea dela Montparnasse).

Carol VI în 1388 a atras atenţia asupra pericolului ciumei din această cauză, iar ciuma la 1562 a cauzat 25.000 decese la Paris. In timpul lui Henric IV s'a dut în antrepriză această operaţie de transport al gunoaielor, dar populaţia s'a răzvrătit. In secolul XVII Parisul era organizat în 16 cartiere pentru poliţia curăţeniei. Abia în secolul XIX s'au făcut acolo reale progrese prin prefectul de poliţie *Poubelle,* care a organizat serviciul, de unde numele de pubelă la cutiile de gunoaie.

1) După conferinţa d-lui Ing. Bonnet (Toulon) din 1924: „Question des ordures menagères".

In Constantinopol, până în ultimul timp, câinii erau însărcinaţi cu distrugerea gunoaielor. Actualmente incineraţia este mijlocul ce se răspândeşte cel mai mult pentru distrugerea gunoaielor.

In ţările înaintate se cheltuesc sume enorme cu înlăturarea gunoaielor. Numai la Londra în 1929 s'a cheltuit peste 1 milion lire sterline pentru curăţirea străzilor, fie peste 800 milioane lei, iar în întreaga Anglie, peste 10 milioane live sterlinge fie 8 miliarde.

CURĂŢIREA STRĂZILOR

Operaţiunile pentru curăţirea străzilor pot fi: a) curăţirea de noroi; b) măturarea; c) stropirea şi spălarea; d) ridicarea zăpezilor; e) combaterea prafului prin diferite mijloace.

Curăţirea străzilor, ca şi distrugerea gunoaielor, după cum vom vedea, formează atribuţiile aşa numitelor *servicii de salubritate,* servicii cu caracter tehnic.

Din nenorocire la noi în ţară, de altfel ca şi în alte ţări, după cum constatăm din dările de seamă [1]) ale *„congreselor internaţionale de curăţire publică"* (cel dela Londra din 1931) aceste servicii au fost tratate „sentimental" considerându-se ca „servicii de risipă" în care locurile au fost ocupate mai totdeauna de persoane fără profesiune sau de rataţi în profesiunea lor. Este dar explicabil de ce progresele făcute în această materie sunt relativ reduse.

Curăţirea străzilor se face în raport cu felul pavajelor străzilor şi se face fie cu mâna, fie cu maşinile.

a) **Noroiul** se produce mai ales pe străzile rău pavate sau este adus de pe şosele de către vehicule şi

1) The Contractor's Record, (Iulie 1931 — Londra).

www.dacoromanica.ro

mai apare şi pe străzile pe unde transportă cu vehicule neetanşe pământ dela săpături, etc.

Noroiul trebuie ridicat, căci pedeoparte împiedică o uscare rapidă a stradei, pe de altă parte este transformat în praf din cauza circulaţiei. In Germania noroiul se curăţă fie cu lopata, fie cu o maşină specială asemănătoare cu plugul de zăpadă (Schlammentzugmaschine) şi la care grătarul cu lopeţile răcâitoare de noroi aflate de dedesuptul roţilor face un unghiu de 35° cu axul roţilor vehicului. Cu o astfel de maşină se poate curăţa pe oră 3.000—4.000 m. p. stradă noroioasă.

In oraşele noastre noroiul se curăţă numai cu lopata de măturători sau de cantonierii sau lucrătorii de pe şosele.

b) **Murdăria depe străzi** se curăţă prin măturare şi spălare cu mâna sau cu maşinile. Cu cât o stradă este mai circulată şi tracţiunea mai puţin mecanizată, trebuie făcută curăţenia mai des. In Germania se curăţă o stradă de cel puţin două ori pe săptămână, dar sunt şi străzi ce se curăţă de trei ori pe zi, întrebuinţându-se maşinile de curăţit (Kehrmaschine).

Un om curăţă cu mâna 250—500 m. p. pe oră iar maşina, dacă pavajul e neted, între 5.000—10.000 m. p. pe oră. La Paris o perie automobilă mătură cam 13.000 m. p. pe oră, iar când şi spală, numai 5.600—7.200 m. p.

Mai înainte de a se proceda la măturarea stradei, aceasta trebuie stropită.

Chiar dacă strada are o aparenţă de curăţenie, tot trebuie măturată căci totdeauna se află praf depozitat pe ea. La Paris s'a calculat că pe cele 18 milioane m. p. de stradă se adună anual cam 50.000 m. c. praf, adică în medie cam 7 gr. pe m. p. de stradă. Frunzele pomilor dau în acest oraş cam 12.000 m. c. gunoi pe an, iar cele 5.000 încrucişeri de străzi trebuie curăţite cu mâna.

c) **Stropirea** se face cu stropitori trase de cai sau automobile, care cuprind 1—2 m. c. apă şi pot stropi 3.000—5.000 m. p. pe oră. Adeseori aceste stropitori sunt combinate cu perii mecanice, aşezate în urma ploaei de apă (cam 1 l. apă la 10 m. p.), şi care perii având forma cilindrică se învârtesc în jurul axului lor, în sens contrar înaintărei vehicului. Periile sunt făcute din firele unei plante exotice numită *piassawa* care după 2—3 săptămâni de usagiu urmează a fi reînoite.

La Paris o perie are cam. 1.000 alveole în care sunt înfipte fire de bambu cu diametru 1 cm. şi din acestea se uzează cam13.000 bucăţi pe an.

Când tracţiunea este mecanică, maşinile de curăţat au o iuţeală cam de 8 klm. pe oră, dar acest fel de maşini şi tracţiune dau rezultate numai pe pavajele bune, netede. In genere o maşină cu tracţiune mecanică trebuie să cureţe de 2—2,5 ori mai mult ca una cu tracţiune cu cai.

Prin urmare într'un oraş cunoscând suprafaţa totală a străzilor de curăţit, felul pavajelor, intervalul de timp de curăţire necesar la fiecare stradă, putem uşor determina numărul maşinilor necesare pentru curăţit ca şi numărul necesar de lucrători.

La Paris pe suprafaţa de 10.412 ha. (inclusiv pădurile Boulogne şi Vincennes, sunt circa 18 mil m. p. străzi şi se folosesc 252 perii automobile repartizate în 11 garaje. In acest oraş sunt străzi care se stropesc până la 7 ori pe zi.

Spălatul străzilor se face mai ales la cele pavate cu asfalt sau lemn cu maşini de spălat sau de netezit (Schrubbermaschine). In esenţă asemenea maşini de spălat sunt compuse din o stropitoare cu un cilindru pe care este fixată în formă de spirală o bandă de gumă, care netezeşte strada stropită şi astfel curăţă pavajul. Maşinile de netezit sunt ca precedentele, numai că cilindrul e înlocuit cu o lamă de gumă cu forme asemănătoare unui plug de zăpadă. La maşinile din Paris apa se proectează oblic la 45° dela o înălţime de 30 cm. prin mai multe guri în formă de cioc de raţă, cam 0,5—3 l. pe m. p. dând o curăţenie mai bună decât periile. Lăţimea fâşiei spălate într'un parcurs e de 1,70 m.

In centrul oraşului Paris, străzile sunt spălate în fiecare zi, iar mai spre periferie, unele de 3 ori, de 2 ori sau cel puţin odată pe săptămână.

In unele oraşe (de ex. Viena) unde există şi pavaj de piatră cioplită care se spală mai greu cu maşinile sus arătate, spălarea se face cu furtunul de mână. In acest scop trebuie instalaţi hydranţi relativ mai des. Se consumă apă mai multă. Sistemul a fost încercat şi în Bucureşti pe b-d Elisabeta, însă nu s'a persistat.

La Paris, cele 2.000 km. rigole sunt curăţate cu mâna cu nişte răzătoare (raclete) de cauciuc, apa curgând dela hidranţi aşezaţi alternativ cu gurile de scurgere la canal, în punctele culminante ale rigolelor. Sunt 10.000 asemenea hidranţi.

Adeseori la noi se face spălarea şi cu tomberourile măturătorilor, care se umplu cu apă şi se răstoarnă

www.dacoromanica.ro

la locul unde voim să spălăm. Este un sistem aproape barbar, căci cere muncă multă, risipeşte apa şi curăţirea înaintează greu.

La Paris se consumă anual cam 25 milioane m. c. apă pentru curăţatul străzilor, din care 45.000 m. c. numai la o spălare a rigolelor.

Pe timp de îngheţ, în Germania nu se stropeşte nici spală ca să nu se producă alunecuşuri, însă ca să se împiedice producerea prafului se recomandă o stropeală cu o soluţie de clorură de magnesium. Sistemul nu se întrebuinţează însă pe străzile cu linii de tramvay căci acestea fac să patineze roţile. La Paris pe timp de polei se stropeşte strada cu nisip şi sare.

d) Ridicarea zăpezilor este de mare importanţă la noi în ţară, mai ales în oraşele importante, căci clima noastră ne dă ierni adesea de 5 luni.

Se recomandă ca zăpada să fie ridicată cât mai curând spre a nu fi bătută de circulaţie şi transformată în gheţuri.

Operaţiunea constă mai întâi în înlăturarea zăpezei din calea de circulaţie şi apoi se face transportarea ei. Inlăturarea se face bine cu plugul de zăpadă (dacă pavajul e neted) de 4 m. lăţime şi făcut din lemn, cu forma de pană, trasă cu vârful în sensul mişcărei sau cu pluguri metalice speciale. In fig. 1 arătăm un tip

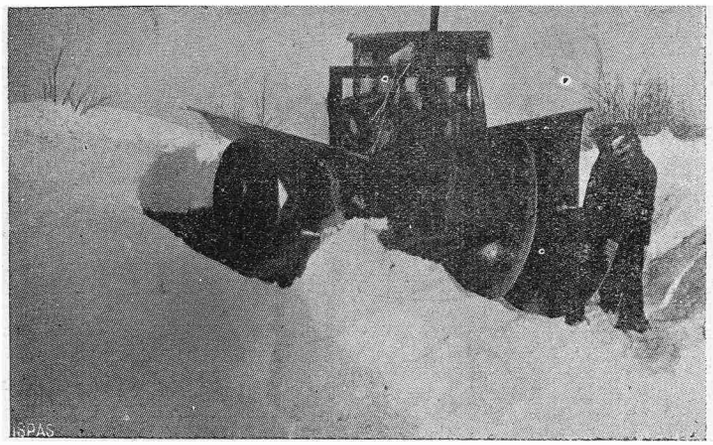


Fig. 1. — Plug de curăţat zăpada

uzitat în Statele Unite. Zăpada grămădită lateral este adesea lăsată acţiunei soarelui, ploei sau vântului spre a fi topită, dar în oraşele cu circulaţie importantă zăpada trebuie transportată aiurea, ceeace cere cheltueli mari.

Transportul se face cu căruţele, autocamioanele şi chiar cu vagoanele de tranvaye special amenajate, cum se prevede şi în caetul de sarcine al Comunei Bucureşti cu S. T. B., dar nu se execută.

Locul de transportat poate să fie sau în unele gropi, sau la un râu, sau în locuri anumite de depozitat zăpada; sau, mai des în canalele de scurgere (egouri), care pot primi unele o cantitate mai importantă de zăpadă. La râuri trebuiesc executate dispoziţii speciale pentru aruncarea zăpezei şi luate măsuri ca să nu se arunce şi gunoaie, cum s'a făcut ani dearândul la Bucureşti încât s'a potmolit albia Dâmboviţei în oraş, aşa că au trebuit cumpărate drage şi să se scoată apoi nomolul cu mare cheltuială.

La canale se fac instalaţii speciale, numite *guri de zăpadă,* de diferite tipuri (fig. 2) care să permită

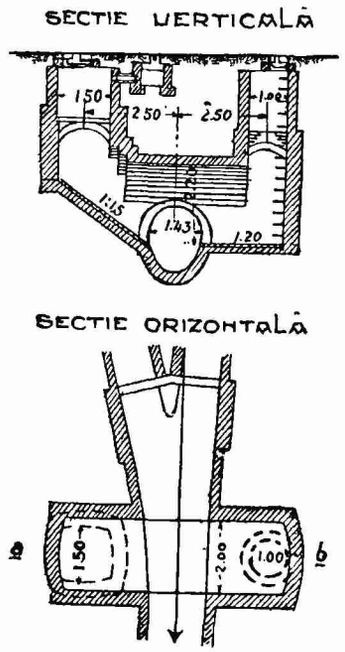


Fig. 2. — Gură de zăpadă din Frankfurt pe Main

aruncarea mai repede a unei cantităţi mai mari de zăpadă care să fie antrenată de curentul apei din canal unde se topeşte, căci apa canalului are o temperatură superioară totdeauna lui 0°.

In America (Statele Unite) se întrebuinţează mult curăţirea şi transportul mecanic al zăpezei, prin un fel de elevatoare cu godeuri care încarcă mecanic zăpada în autocamioane (fig. 3). Acestea transportă zăpada la locul dorit şi descărcarea se face tot automat prin basculare a cutiei ce conţine zăpada. Unele din acestea au dispozitive chiar pentru topirea pe loc a zăpezei.

Acum câţiva ani s'a încercat în Bucureşti (pe str. Lipscani) nişte aparate mici pentru topirea zăpezei,

www.dacoromanica.ro

care să curgă apoi ca apă la gurile canalelor. Aparatul era un fel de cazan în care se punea zăpada, încălzit cu coks. Procedeul este farmaceutic iar nu edili'ar şi de aceia s'a părăsit.

Fig. 3. — Elevator mecanic pentru încărcarea zăpezei în camioane.

Trotoarele dacă se neglijează a fi curăţite imediat de zăpadă se acoperă de ghiaţă, ceeace este foarte periculos pentru trecători. Ghiaţa nu mai poate fi înlăturată decât prin lovire cu rângi ascuţite de fier, ceeace deteriorează trotoarul.

Spre a se evita acest inconvenient se poate recurge la desgheţarea cu sare de bucătărie (sau cu sare denaturată, ca mai eftină). Sistemul însă strică fundaţiei de beton dacă soluţia ajunge până acolo. Cu toate ordonanţele ce se dau pentru curăţirea trotoarelor, publicul dela noi nu le curăţă de zăpadă astfel că circulaţia pe trotoare este penibilă în timpul iernei.

La Paris situaţia se prezintă mult mai avantajos. Acolo cad pe iarnă cam 4 zăpezi, în total 4 cm. grosime, care se face să dispară cu sare (cam 350 gr. sare la 1 l. apă). Rigolele se curăţă cu nişte raclete metalice. Când rareori cade zăpadă multă, riveranii sunt obligaţi a îndepărta zăpada pe o lăţime de 4 m. de pe trotoarul din faţa proprietăţei. Pe stradă se ajunge a se întrebuinţa până la 300 gr. sare pe m. p. Calculul se face pe baza că 16 gr. sare amestecată cu 1 kgr. zăpadă sau ghiaţă o topeşte, corespunzând această cantitate la fiecare grad de temperatură a atmosferei ambiante, între 0° şi —21°.

e) **Combaterea prafului.** Praful trebuie combătut cu toate mijloacele mai ales pe străzile oraşelor, unde circulaţia este mai mare şi se cere o hygenă îngrijită. Am arătat ce mare cantitate de praf se ridică anual de pe străzile Parisului, cu toată curăţenia constantă ce se face pe acele străzi.

Praful străzilor orăşeneşti este compus din trei părţi bine distincte : o parte de natură mai mult minerală, rezultată din uzura patului sau pavajului de către circulaţie sau intemperii; o alta de natură organică rezultată din circulaţia animalelor, materii uscate şi triturate; în fine o a treia parte formată din praful transportat din alte locuri, de vânt, vehicule ori trecători.

Câtă vreme praful este bine uscat de razele soarelui el nu răspândeşte boalele contagioase, dar poate înrăutăţi unele boale ale oamenilor.

Când combatem praful trebuie să avem în vedere cele 3 compoziţii. Prima parte se combate prin pavaje bune, asfaltul fiind cel mai indicat, apoi lemnul. Praful de origină organică se combate prin o măturare udă şi deasă a stradelor, sau prin spălarea lor. Contra prafului de import se luptă prin o pavare şi curăţire a străzilor vecine şi din jurul oraşului şi cu o perdea de vegetaţie (păduri) care să apere oraşul de vânturi.

Numai aceste măsuri generale adesea nu dau rezultate şi de aceia se mai iau şi altele speciale.

Mijloacele de combatere sunt : stropirea cu apă, uleiarea, stropirea cu soluţii hygroscopice şi pulverizarea de săruri hygroscopice.

Stropirea se face pe unele străzi ale oraşelor occidentale până la 7 ori pe zi şi adesea de 4 ori pe zi. Consumul de apă este la 0,5 litri pe m. p. la pavajul de piatră cioplită şi de 1 litru pe m. p. la macadam. Sunt stropitori automobile care încarcă 5000 l. apă şi pot stropi deodată o bandă lată de 25—40 m.

Stropirea are inconvenientul că consumă apă multă şi se usucă repede. Deci cost ridicat spre a se obţine ceva acceptabil.

Uleiarea se face cu lichide care se evaporă greu, de pildă creosot sau petrol. Acestea se întrebuinţează, fie nesubţiate, fie ca emulsiuni. O astfel de emulsie este *Westrumit*-ul, sau *Duralit*-ul ori *Wernerit*-ul. In cazul că se întrebuinţează uleiul curat stropirea se face de 2—3 ori pe vară şi numai pe străzile macadamizate. Emulsiunile se pot întrebuinţa la tot felul de pavagii iar stropirea se face la 2—3 săptămâni. Westrumitul se întrebuinţează în soluţii de 1%—2%, dar nu e recomandabil la pavajele de piatră. In Berlin s'a întrebuinţat încă dela 1909.

www.dacoromanica.ro

In Bucureşti s'au întrebuinţat în ultimii 2 ani stropirile cu rezidiuri de petrol sau emulsiuni speciale cu petrol. Nu s'au făcut însă cercetări ştiinţifice asupra rezultatelor obţinute.

Soluţiile hygroscopice sunt de obicei de clorură de calciu şi clorură de magneziu, care sunt eftine şi se obţin ca produse secundare dela fabricarea potasiului. In comerţ sunt sau solide sau în soluţii. Se diluează de 10 ori şi se stropeşte strada cu soluţii de 2—3 ori pe săptămână. Aceste săruri menţin suprafaţa pavajului în stare umedă, absorbind vaporii de apă din atmosferă. Se poate răspândi pe străzi şi în stare solidă, acolo unde clima e umedă (în Anglia consum 0,8 kgr. la 1 m. p.).

In comerţ se vând aceste produse sub diferite denumiri ca *antistaubit,* ori *coberit,* ect.

Lapte de clorură de calciu s'a întrebuinţat în Charlottenburg-Berlin, dar dă rezultate mai bune pe străzile şoseluite de cât pe cele asfaltate sau pavate cu piatră cioplită. Se consumă 1 litru la 100 m. p. pavaj, şi se dă la ½ oră după stropirea stradei cu apă.

Costurile totale în Germania la diferitele sisteme mai sus arătate sunt pe sezonul de 150 zile stropite: cu apă 0,11—0,15 lei aur pe m. p.; clorura de calciu 0,20—0,25 lei aur pe m. p.; preparate uleioase 0,40—0,50 lei aur pe m. p.

In ce priveşte organizarea serviciului de curăţire a străzilor aceasta se face diferit în fiecare oraş. La Paris în 1931 serviciul era condus de un inginer şef, ajutat de 8 ingineri şi 7 conductori cu 7 desenatori şi 5 dactylografe pentru cele circa 10.000 h. a. ale oraşului. Existau apoi 20 controlori technici, 40 cantonieri şefi principali, 233 cantonieri şefi şi 4039 cantonieri, plus 76 lucrători temporari, repartizaţi pe 5 circonscripţii cu 407 ateliere. Fiecare lucrător raportează zilnic defectele întâlnite în cantonul său. Acest serviciu mai are şi alte atribuţii: spală zilnic urinoarele şi ediculele; săptămânal cele 8000 bănci de pe străzi şi le văpseşte odată pe an; spală odată la 3 luni cele 32.000 plăci cu numele de străzi şi cele 1500 plăci de semnalizare; la şase luni cei 86.000 pomi cu grilele şi cuvetele lor, etc.

La Bucureşti serviciul salubrităţei este împărţit la cele 4 sectoare, fiecare sector conducând în mod independent serviciul său. La nici un sector serviciul nu este condus de vre-un specialist titrat.

Materialul se găseşte concentrat în genere în centre aflate în raza sectorului respectiv, afară de cel al sectorului galben care îl are răspândit prin celelalte sectoare.

In anul 1931 prevederile bugetare au fost la toate cele patru sectoare de 74.756.000 lei, din care 55 mil. 979.000 lei pentru personal şi 18.777.000 lei pentru material.

In 1915 cheltuelile bugetare cu salubritatea au fost de circa 1.400.000 lei aur, din care circa 880.000 lei aur cu personalul şi circa 520.000 lei aur cu materialul. Rezultă că, ţinând seamă de valută, au sporit mult în ultimul timp aceste cheltueli totale.

INLĂTURAREA GUNOAIELOR.

Operaţia înlăturărei gunoaelor constă din : A) adunarea şi transportul lor; B) valorificarea gunoaelor. Ultima operaţie are o serie de variante, după cum vom vedea.

Gunoaiele sunt de două categorii: gunoaie de pe străzi (gunoaie publice) şi gunoaie dela locuinţe (gunoaie menajere).

Gunoaele de pe străzi se adună cum am arătat, prin măturare cu mâna sau mecanic, mai întâi la rigola stradei în formă de muşuroaie, sau direct cu lopata în cutii purtate pe două roţi (tomberoaie de diferite forme) care se descarcă la un depozit provizoriu local, de unde se ridică cu vehicule trase fie mecanic, fie de animale.

In oraşele noastre aceste depozite provizorii sunt chiar pe străzi sau pe locuri virane. In oraşele occidentale sunt nişte cutii metalice speciale (fig. 4) aşe-

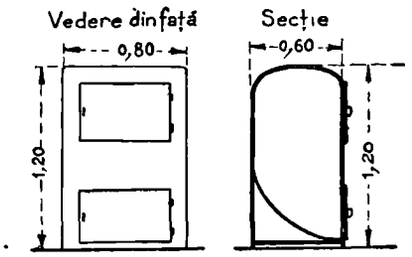


Fig. 4. — Cutie de gunoae pe străzi, sistemul oraşului Berlin.

zate pe trotoar lângă bordură sau sub nivelul stradei.

In Paris se aruncă gunoaiele direct la gura canalului, căci acolo este adevăratul canal tou-à-l'égout.

Origina acestui gunoi este la fel cu aceia a prafului, cum am arătat mai sus.

In 1912 când s'a făcut în Bucureşti o cercetare a gunoiului de pe străzile din centrul capitalei s'a con-

www.dacoromanica.ro

statat că 75% din gunoi conţinea materii pământoase şi că se ridica în total o cantitate ceva mai mare ca cel menajer.

Gunoaiele menajere sunt cele ce se strâng de pe proprietăţi. Acestea se compu din: cenuşe şi gunoi din măturat, resturi dela bucătărie, cioburi şi alte resturi. Cantitatea acestor gunoaie se consideră pe cap 0,6 kgr. şi vara 0,5 kgr. In Anglia media este cam de 0,5 kgr. pe cap de locuitor şi pe zi, şi anume iarna 0,6 kggr. şi vara 0,5 kgr. In Anglia media este cam de 0,83 kgr. pe zi şi pe cap de locuitor, observându-se că în oraşele mari cifra este mai mică, iar în oraşele mici media creşte. Greutatea gunoaielor este cam de 500—600 kgr. un m. c. Tendinţa este ca să crească treptat cantitatea de gunoaie produse. Astfel la Frankfurt pe Main în 1924 revenea 0,9 l. pe cap de locuitor, iar în 1930 la 1,48 l. pe cap de locuitor.

In New-York gunoaiele revin cam la 1,5 kgr. pe zi şi cap de locuitor, iar la Bruxelles 1,22 kgr. pe zi şi pe cap de locuitor.

In genere în cartierele comerciale, se produce cel mai mult gunoi, apoi în centrele bogate şi cel mai puţin în cele sărace.

Aceste gunoaie trebuesc îndepărtate din toate oraşele căci altfel ele se adună în jurul locuinţelor şi produc miasme şi ridică nivelul terenului neîncetat, căci numai materiile organice sunt distruse de soare şi necrofori sau servesc la alimentarea câinilor, ciorilor şi altor vieţuitoare.

Când oraşele s'au dezvoltat mai mult s'a recurs la arderea gunoaielor sau la asvârlirea lor în apele curgătoare sau în mare. La Ierusalim gunoaiele erau asvârlite într'o prăpastie unde arde neîncetat focul numit al *„Gheenei"*.

Gunoaiele menajere însă nu ard bine, fiind-că compoziţia lor este foarte felurită. Astfel în oraşele germane se găseşte că gunoiul are cenuşă şi gunoi din măturat cam 60—65%, resturi de bucătărie cam 15%, şi diverse resturi 20—25%, ceeace revine pe cap de locuitor din cei 0,50 kgr. pe zi, cam 0,30 kgr. cenuşe, 0,70 kgr. resturi de bucătărie şi 0,13 kgr. alte resturi (hârtie, metale, sticlă, stofe, piele, etc.).

La Bucureşti s'a găsit în 1912 următoarele procente: 24% minerale şi resturi animale; 42% gunoaie de paie, 4% resturi de zarzavaturi, 3% hârtie, 2% piele, 3,5% materii textile, etc. în fine 17% materii neorganice (sticlă, metale, calcar, etc.).

A. Adunarea şi transportul gunoaielor.

Adunarea şi transportul acestor gunoaie se face acum în diferite oraşe organizate în felurite moduri. In genere la fiecare proprietate se adună gunoaiele în lăzi sau cutii speciale metalice (fig. 5) fără vre-o

Fig. 5. — Cutie metalică de transportat gunoae

sortare a lor. Cutiile trebuie să fie închise şi de o capacitate ca să poată fi mânate de un singur om. In genere, sistemul cu găleţi de gunoaie mici merge în oraşele mici; în oraşele mari este mai practic sistemul cu cutii (lăzi) mari.

In unele oraşe, de ex. Charlottenburg, s'a încercat şi adunarea gunoaielor clasate în 3 cutii diferite la fiecare proprietate, pentru a se putea valorifica acele gunoaie în mod diferit, şi anume după sistemul „triplu": într'o cutie se punea guonaiele dela măturat şi cenuşa (minerale); în alta cutiile de tot felul, cârpele etc. pentru a putea fi utilizate în industrii, în fine, în a treia cutie se punea resturile dela bucătării ce pu-

www.dacoromanica.ro

teau fi întrebuinţate ca îngrăşăminte. O societate numită „Allgemeine Müllverwertung G. m. b. H" încasa 1,80 Mk (cam 2,25 lei aur) pe an şi cap de locuitor dela comună, pentru a ridica gunoaiele şi a le distruge. Societatea valorifica acele gunoaie departe afară din oraş. Sistemul nu a dat bune rezultate, ,mai ales că populaţia nu avea grije a clasa gunoaiele în cele 3 cutii diferite. La Potsdam clasarea era „dublă".

Gunoiul urmează a se ridica dela proprietari 1—6 ori pe săptămână.

Ridicarea se face cu diferite feluri de vehicule (fig. 6 şi fig. 7). Acestea trebuie să îndeplinească anumite

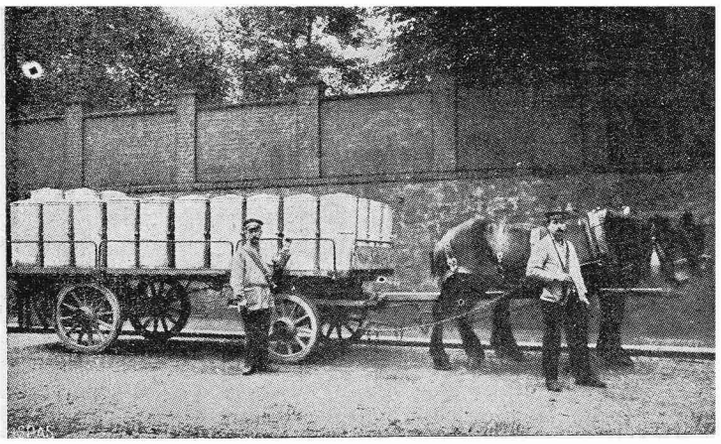


Fig. 6. — Camion pentru transportul gunoiului încărcat în cutii.

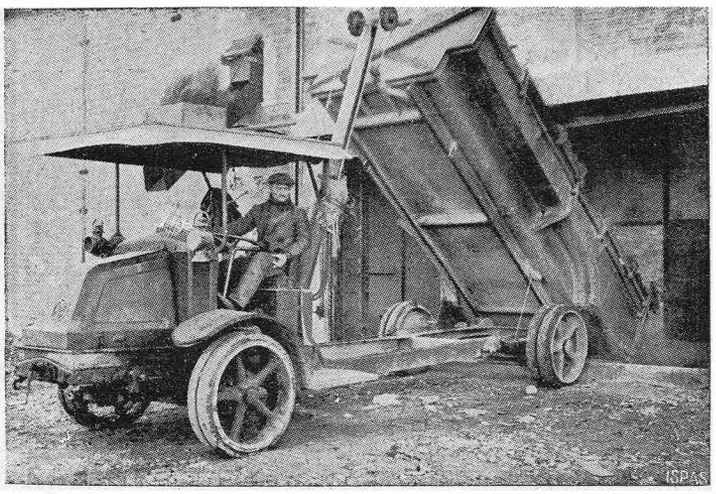


Fig. 7. — Camion automobil de transportat gunoae, Bucureşti.

condiţii. Astfel să se încarce fără a produce praf şi miros şi fără a împiedica circulaţia, iar costul lor să nu fie prea ridicat. Apoi să fie simple şi să aibă o întreţinere uşoară. La Frankfurt pe Main cotigile cu un cal au 2,5 m. c. cele cu doi cai au 4 mc. Vehiculele automobile au 6—10 mc. capacitate şi se întrebuinţează când distanţele de transport trec de 3 km., considerând că durează 10 ani.

La Franckfurt serviciul este îndeplinit de 150 camioane cu cai şi 23 automobile (1930).

In multe oraşe este obiceiul ca să se aşeze seara în faţa caselor pe trotoar cutiile cu gunoaie (poubelles) iar camioanele speciale să treacă şi să ridice gunoaiele prin descărcarea cutiilor. Sistemul este şi neestetic şi nepractic, căci se murdăreşte strada.

In alte părţi, cum este şi la noi, căruţele vin ziua şi descarcă cutiile de gunoaie din curţi, ceeace ridică mult praf şi murdăreşte strada. S'au imaginat numeroase sisteme care să elimine aceste inconveniente, între care unele se bazează pe sistemul de a întrebuinţa un tip de cutii la proprietăţi care se ridică pline şi se înlocuiesc cu altele goale. Şi acest sistem are incoveniente de altă natură: cost, transport de cutii, uneori propagarea epidemiilor şi atunci trebuie

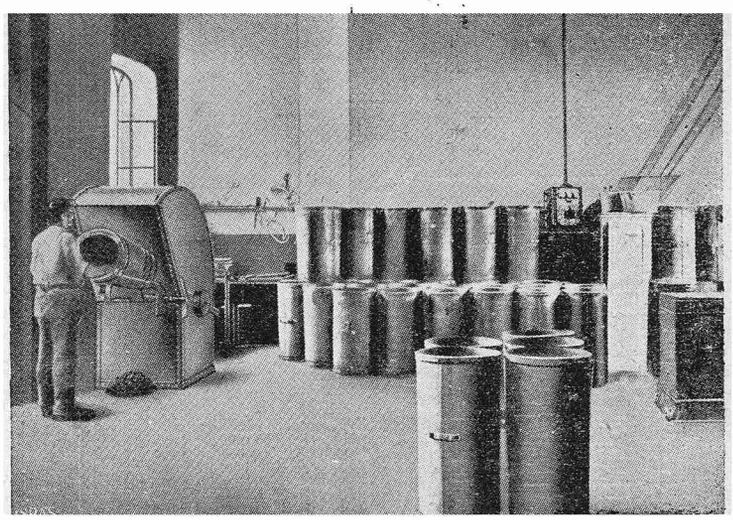


Fig. 8. — Desinfectarea cutiilor de gunoae

des dezinfectate, etc., cum se face uneori în Germania (fig. 8) deşi din punct de vedere estetic este de preferit. Cutiile se fac cu un conţinut cam de 150 litri.

Serviciul ridicărei şi transportului gunoaielor în Germania se concesionează de obicei în oraşele mici; în oraşele mari şi mijlocii, nu, iar transportul se face cu automobilele. La un oraş de 45.000 locuitori acolo şi la o distanţă medie de transport de 3 km. se pun 3 oameni la un camion, plătiţi cu circa 38 lei ora de lucru, şi revine cam 145 lei pe m. c. de gunoi transportat sau circa 80 lei pe an şi pe cap de locuitor, întrebuinţându-se sistemul găleţilor mici. Când se întrebuinţează lăzi (găleţi mari) de circa 110 l. una, acestea au formă tronconi-

www.dacoromanica.ro

că, care e mai uşor de golit. La Berlin au 200 l. capacitate. La Frankfurt revine costul la 150 lei pe an şi cap de locuitor. Totuşi condiţiile locale pot schimba considerabil costul.

In oraşele noastre este o prea mare libertate în modul de depozitare a gunoaielor în curţi, iar transportul se face cu aşa zisele „cotigi" de metal pe două roate, trase de un cal. In genere numărul acestor vehicule nu este suficient aşa că adesea se întârzie prea mult cu ridicarea gunoaielor, ceeace vara, mai ales, este un mare inconvenient.

Transportul se face apoi, pe uscat sau pe apă la locul de depozitare sau distrugere. Inainte la Bucureşti gunoaiele se depozitau la aşa zisele „rampe de gunoaie" şi de acolo se încărcau pe vagoane trase de o locomotivă, la gropi mari (fig. 9), pe linii speciale ferate, din care una era pe str. Tunari, până dincolo de str. Drumul la Tei, şi alta mergea la groapa „Valea Plângerei" (Stuful Belu) prin str. Broşteni şi Traversei.

Acolo unde transportul se face cu şlepuri pe apă, gunoiul se descarcă cu elevatoare, care ridică vagonul cu totul şi îl descarcă în şlep, deci trebuie făcute instalaţii mecanice speciale.

B. Valorificarea gunoaielor.

Sunt diferite sisteme de valorificare a gunoaielor: sisteme agricole şi sisteme industriale.

Printre cele agricole sunt: a) îngrăşămintele prin compostare şi b) acoperirea terenurilor sterpe.

Printre cele industriale se numără: c) arderea; d) sortarea; e) sistemul dublu sau triplu; f) prepararea pentru îngrăşăminte.

a) **Compostarea** (îngrăşăminte agricole din materii organice amestecate) adică întrebuinţarea gunoaielor ca îngrăşăminte agricole sau în grădinărie, este uzitată din cele mai vechi timpuri. Chimistul german *Liebig* (1803—1873) atribuia gunoaielor o importanţă economică foarte mare. In trecut operaţia

Fig. 9. — Groapă de gunoae, Bucureşti

www.dacoromanica.ro

se făcea prin întreprinderi care depozitau gunoaiele pe terenuri speciale departe de locuințe, de unde se ridicau pentru scopuri agricole. Aceste depozite constituiau o adevărată plagă a insectelor și un aspect complet neestetic, în plus mai necesită și o triare a gunoaielor spre a separa sticlele, metalele, etc., astfel că mai târziu când s'au găsit alte mijloace eftine și practice de îngrășat pământul, s'a renunțat aproape cu totul la acest sistem, mai ales în orașele mari.

S'a constatat că 7 tone de gunoaie socotit în Germania cam 1,50 lei aur tona înainte de război, echivalează abia cu o tonă de îngrășăminte chimice, care deși înainte de război costa 25—30 lei aur tona, a făcut o concurență serioasă îngrășămintelor de gunoaie din cauza transporturilor, reducând la zero cererea agricultorilor, chiar în Franța, unde compostarea era întrebuințată pe o scară întinsă. Apoi orașele întinzându-se, terenurile de depozitarea gunoaielor au fost iarăș înconjurate de locuințe, încât a trebuit să se renunțe la acele depozite. Totuși prin 1913 la Primăria București se hotărâse transformarea gunoaielor în îngrășăminte, ceeace, după câte vedem, ar fi fost un procedeu greșit.

b) Depozitarea gunoaielor pe locurile sterpe sau în gropi, vechi cariere, este un procedeu cu totul nehygenic și nu poate fi admis de cât în orașele mici sau dacă se iau anumite măsuri. Pe acele terenuri gunoaiele sunt lăsate să putrezească, dar chiar după ani de zile unii pretind că acele gunoaie pot fi vătămătoare sănătății. Măsuri de desinfectare a acestor gunoaie sunt foarte greu de aplicat, cum s'a constatat la Bruxelles, iar costul ridicat pentru dezodorante și desinfectante, face ca asemenea măsuri să fie considerate ca paliative. Totuși *Thomson* (Wishaw-Anglia) arată că deși Sir *Simporn,* Directorul Institutului Rosi a demonstrat că microbul unei boale ucigătoare a stat 26 ani într'un tub închis fără să moară, experiența a arătat că în depozitele de gunoaie injecții făcute cu microbi de tifos, difterie, antrax abia au durat 20 zile și apoi microbii au murit, din cauză că prin fermentațiile ce se produc și prin descompunerea organică, se ridică temperatura mediului, ajungând în 67 zile la 82° C—94° C, temperaturi care sunt superioare temperaturilor la care de ex. antraxul nu mai produce spori (54°C). De aceia d. Thomson recomandă așa zisa „depozitare metodică" cum ar fi sistemul *Call.* La noi măsurile prescrise și de Serv. Sanitar Român ca să se stropească regulat cu lapte de var depozitele de gunoaie comunale, nici nu se aplică de fapt, iar distanța prescrisă de minimum 500 m. afară de raza orașului și de orice casă, este insuficientă și adesea nu se respectă. La Leipzig se fac adevărați munți artificiali cu gunoaiele, iar la Frankfurt s'a făcut o movilă de 24 m. înălțime [1]).

In orice caz se recomandă ca îndată ce se termină cu depozitarea gunoaielor pe un teren, să se acopere cu un strat de pământ de 30 cm., să se desinfecteze și apoi să fie însămânțat sau plantat cu pomi, care accelerează mineralizarea și humificarea materiilor organice ale gunoiului.

Sistemul *Call* deja menționat, s'a întrebuințat la *Bradford* (Anglia) și constă în următoarea metodă. Se face mai întâi un adevărat plan de depozitare pichetând terenul cu picheți de nivelment, care să indice înălțimile straturilor de gunoi de depozitat. Stratul se așează de circa 1 m. grosime și în benzi late de circa 8 m. pentru o operație mai ușoară și pentru a se evita ridicări bruște de temperatură și deci incendii. Se face în acelaș timp pe loc, o triere a gunoiului ca materialele neorganice să fie bine fărâmate sau turtite pentru ca stratul să fie presat. Un lucrător greblează fața superioară a stratului făcând ca deasupra să stea cenușa care dă un aspect mai acceptabil depozitului. La finele zilei se acoperă fața superioară a stratului și taluzele cu gunoi de stradă, după care se seamănă iarbă pe depozitul astfel făcut și se trece a doua zi la formarea altei benzi. Aspectul definitiv se prezintă destul de estetic (fig. 10).

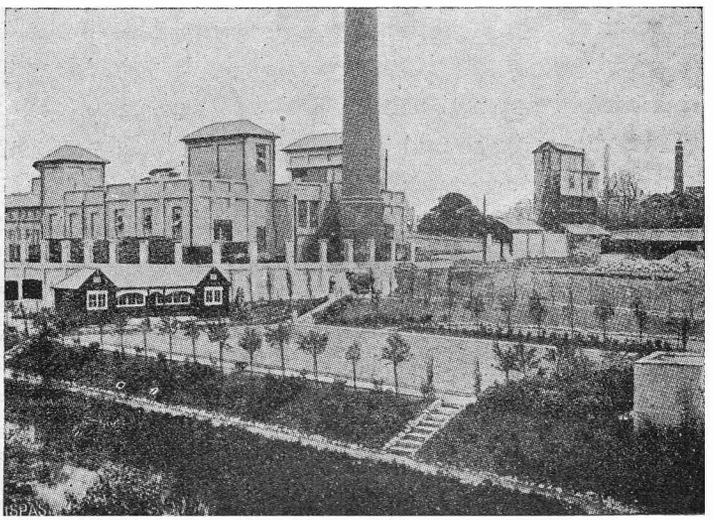


Fig. 10. — Tyseley-Birmingham. Teren amenajat din depozitarea gunoaelor

1) *Schroeder:* „Adunarea și transportul gunoaielor în Germania". (Congresul internațional de salubritate, Londra 1931).

www.dacoromanica.ro

Temperaturile găsite au fost:

după 2 săptămâni . . . . . 61° C
după o lună . . . . . 47° C.
după 2 luni . . . . . 38° C.

după 3 luni temperatura normală a solului, deci descompunerea a încetat.

Uneori s'a găsit şi 85° C. şi atunci e bine să nu se mai îngroaşe stratul de gunoi, căci e pericol de incendiu.

Terenurile mlăştinoase pot deveni prin aceasta terenuri bune pentru zarzavagerii şi grădinării, astfel că din acest punct de vedere fostul „Stuf Bellu" a fost bine ales pentru depozitarea gunoaielor din sudul Capitalei.

Pe la 1921 s'a calculat că în Bucureşti trebuiesc ridicate zilnic cam 1000 m. c. gunoi, fie 50 vagoane zilnic de câte 10 tone, sau cam 18000 vagoane anual, care ar acoperi anual o suprafaţă de 36 h. a. cu 1 m. grosime.

Din nenorocire însă, oraşele noastre nu ridică regulat gunoaiele aşa că populaţia le depune pe locurile virane din vecinătate sau le lasă prin curţi. S'a făcut calculul că la Iaşi în ultimii 7 ani s'au adunat în oraş pe locurile libere circa 15000 vagoane de gunoi a căror ridicare şi transportare ar costa acum peste 7,5 milioane lei şi ar ocupa o suprafaţă de 30 hectare pe un strat de 1 m. grosime. Ne explicăm dar de ce adesea vechile oraşe se descoperă prin săpături arheilogice la adâncimi de metri şi zeci de metri sub nivelul actual al terenului: dărămături, gunoaie, etc. netransportate urcă treptat nivelul şi acoperă vechile lucrări.

c) **Arderea gunoaielor** este metoda de valorificare industrială cea mai uzitată astăzi şi tinde a se răspândi din ce în ce mai mult.

In Anglia ţara cu oraşele cele mai dese, metoda se întrebuinţează de peste 50 de ani, prima instalaţie făcută în acest scop fiind cea din Manchester dela 1876, iar în Germania cea dela Hamburg din 1892, în urma epidemiei de holeră.

Pe la 1904 existau în Anglia 198 instalaţii de incinerarea gunoaielor din care 82 întrebuinţau gazele pentru producerea de vapori. Sistemul s'a răspândit apoi în toate statele, şi chiar la Bucureşti dela 1924 avem un crematoriu de gunoaie (care acum nu mai funcţionează) la Grozăveşti, afară de cel ce exista pe la 1913, dar care asemenea a fost părăsit.

Arderea are şi ea inconveniente importante şi anume că mai bine de 50% din gunoaie rămân ca zgură, cenuşe, etc., deci problema nu e rezolvată de cât pe jumătate; apoi adesea produce fum şi miros insuportabil, ceeace a ridicat adesea proteste şi a făcut să renunţe la unele instalaţii. Aşa s'a întâmplat se pare, cu un crematoriu la Iaşi (în str. Păcurari) aşa şi cu cel dela Grozăveşti din Bucureşti, executat de soc. franceză „Sepia".

O primă chestiune ce se pune la arderea gunoaielor este să ne convingem că acele gunoaie pot să ardă fără adaos de combustibil.

Pentru o bună ardere un material trebuie să îndaplinească două condiţii: în compoziţia sa să aibă un procent de materie combustibilă cât mai mare, iar în structura sa o stare care să permită aerului un acces şi un amestec cât mai uşor pentru a facilita arderea. De aceia gunoiul bogat în carbon şi în celuloză arde mai bine, pe când cel cu praf sau cenuşe multă, arde foarte greu. D. *Jackson* (Birmingham) recomandă în acest scop mai întâi să se scoată praful, care e cam 40%, întrebuinţând ţevi cu site, care acţionează automat, şi apoi să se ardă restul sau să se depoziteze gunoaiele pe terenuri de valorificat.

Pentru a ne da seamă de calităţile de combustiune a unui gunoi, trebuie procedat la o analiză chimică spre a determina umiditatea şi puterea calorifică a lui. Prin ardere se determină: căldura totală dată de combustibil (gunoi), căldura gazelor pierdute pe coş, cea pierdută prin radiere, cea pierdută prin carbonul rămas în zgură, cea pierdută în fierbinţeala zgurei, cea pierdută prin căldura apei de la instalaţia de recuperare a energiei.

Asemenea analize făcute la cuptorul de ardere a gunoiului dela *Wiesbaden* (sistem Dör) a constatat că acolo folosinţa instalaţiei era abia de 21—37% iar la instalaţia dela *Kiel* (sistem *Herbertz)* era de 28—45%.

Puterea calorifică a gunoaielor era de 1630—2150 calorii pe kgr. gunoi la Wiesbaden şi de 1130—1310 calorii la Kiel. La Berlin puterea calorifică a gunoaielor nu trece de 750. Cel dela Bucureşti din 1912 a dat cam 1660 calorii de kgr. [1]), dar variază foarte mult, după sezon, între 600—1300 calorii de kgr. La crematoriul din Grozăveşti (Bucureşti) experimentele din 1929 au indicat pentru 1 kgr. gunoi 1200—1600 calorii.

1) *N. Slănicearu:* „Distrugerea şi incineraţia gunoaielor menajere". (Bulet. Soc. Politecnice, Martie 1912).

www.dacoromanica.ro

Umiditatea gunoiului din București (sectorul I) varia între 15—50%.

Grosso-modo se consideră că gunoiul are o putere calorifică egală cu 1/10—1 3 din aceia a cărbunilor naturali sau a coksului.

Când gunoiul are o putere calorifică mai mică ca 1000 este necesar adaosul de combustibil.

La noile cuptoare de ars se ating temperaturi de 1000—1300°, iar 1 Kgr. gunoi poate procura cam 1 kgr. aburi și cu 20 kgr. aburi (vapori) se poate obține 20 Kilowatti-ore. De aici rezultă că cu 0,5 kgr. de gunoi produși zilnic de fiecare locuitor se poate obține o putere constantă de 9 kwk-ore, care poate fi întrebuințată ca energie electrică în uzine. La crematoriul dela Grozăvești (București) s'ar fi obținut în 1929 numai 0,9—1,4 kgr. aburi, deci foarte redusă folosință.

Rezidiurile sunt însă importante, după cum am arătat: 30—50% greutate zgură și 3—10% cenușe, adică total 33—60%. Cenușa e greu de valorificat, pe când zgura își poate găsi o întrebuințare. De oarece se cată ca cenușa să fie cât mai puțină, în care scop arderea trebuie făcută cât mai repede și la temperaturi cât mai înalte.

La crematoriul Grozăvești rezidiurile erau de circa 56% din care 22% zgură, restul cenușa, și din care 10% eșite pe coș.

Totuși cenușa poate fi utilizată ca izolant sau amestecată cu calcar ca îngrășăminte, dar cererea este rară. Zgura se farămă, se triază după mărime de 60, 25 și 5 mm. și se întrebuințează uneori în loc de pietriș, nisip sau piatră spartă la fabricarea betonului, la întărirea promenadelor, la instalații de purificarea apelor canalelor prin metoda biologică, etc. Se pot face și brikete, amestecată cu cărbuni sau zmoală, și chiar cărămizi, tuburi de irigație, etc.

Se mai pune chestiunea ca uzinele de incinerație să nu producă gaze rău mirositoare. Un kgr. de gunoaie necesită cam 2 la 2,5 m. c. aer. Praful antrenat trebuie reținut într'o cameră specială în care gazele circulă în șicană. Din acea cameră praful este scos din când în când. Mirosul se pierde prin o combustie la temperatură înaltă și prin oxidare insuflând aer. Fumivorele trebuie utilizate, și sunt niște filtre speciale.

Cuptoarele de arderea gunoaielor sunt foarte numeroase ca tipuri. Trebuie atras atențiunea că un tip poate da rezultate foarte bune într'o țară, și foarte rele în alta. Astfel *Erhard* a arătat în congresul internațional de salubritate dela Londra din 1931, ,că de ex. procedarea prin fermentare a lui *Beccari* din Italia, ar da rezultate negative în Anglia, iar gunoaiele germane, cu multă cenușe de lignit, fac aproape imposibilă incinerarea lor.

Instalația dela *South-Hornechurch* pentru gunoaiele Londrei arde 1000 tone gunoaie în 24 ore și forța este utilizată de uzinele Ford de automobile și mașini dela *Dagenham* [1]).

* * *

In principiu un bun cuptor de ars gunoaiele, spre a nu cere combustibil de adaos la gunoaie, trebuie să funcționeze cu *tiraj forțat,* ca gunoaiele să devină autocombustibile. Combustibil ca păcură, cărbuni, lemne, este necesar numai pentru aprinderea inițială. Dacă nu se întrebuințează tirajul forțat, la fiecare 13—17 kgr. gunoi ar fi nevoie de câte 1 kgr. combustibil. Funcționarea cuptoarelor trebuie să fie continuă spre a se economisi combustibilul suplimentar.

O astfel de instalație cuprinde: incineratorul cu dispozitivul pentru tirajul forțat și conductele de evacuare a gazelor de combustiune; dispoziția de aducere și repartizare a gunoaielor pe gratiile de ardere și aceia de scoaterea zgurei din focar și uzină; apoi aparatele pentru valorificarea zgurei și cenușei, și în fine, cazanele cu aburi pentru utilizarea căldurei gazelor de combustiune la câștigarea de energie. Aceste cazane se recomandă acum a fi cu țevile verticale, de sistem „aqua tubulare" adică apă în tuburi și gazele circulând printre tuburi, căci se facilitează căderea prafului jos în o cameră specială, iar spațiile între tuburi nu se obstruiază. Primele două părți sunt cele ce caracterizează diferitele tipuri de cuptoare.

Printre aceste tipuri cităm întâi pe cele engleze, precum: *Froud* [2]), adoptat din 1905 în Anglia, Franța și Olanda; *Meldrum* adoptat în multe orașe din Anglia dela 1908, și la Paris; *Horsfall* în Anglia, Elveția, Rusia și pe tot globul, încă dela 1904, în care gazele și fumul sunt împiedicate a eși; *Warner,* apoi *Alliot,* etc.

In Anglia actualmente cele mai multe instalații sunt făcute după sistemul Froud și apoi după sistemul Meldrum.

1) *„Monitorul Uniunei Orașelor"* din Oct.—Dec. 1931, recenzie de C. S.

2) O variantă a acestui sistem s'a executat și la crematoriul Grozăvești (București) în 1925 de către soc. franceză „SEPIA".

www.dacoromanica.ro

Sisteme germane sunt *Herbertz* întrebuinţat mult în Germania şi chiar la Paris (Colombe); *Dör* asemenea întrebuinţat în Germania, *Humboldt,* etc.

Unei instalaţii de ardere i se cere să îndeplinească următoarele condiţiuni:

1) să ardă pe m. p. de grătar cel puţin 1000—1500 kgr. gunoi pe oră, spre a putea produce temperaturi ridicate;

2) arderea să fie completă, CO_2 în gazele ce ies pe coş să fie mai mult ca 12% iar CO mai puţin ca 0,5;

3) combustibilul nears în zgură să nu fie mai mult ca 4%;

4) temperatura la cazan să fie cel puţin 1000°, iar dincolo de cazan cel mult 300° pentru ca să fie utilizată la maximum căldura gazelor de combustiune;

5) încărcarea gunoaielor la focar şi descărcarea zgurei să se facă fără praf şi miros, şi numai pe cale mecanică;

6) să se caute ca încasările să acopere cheltuelile de funcţionare şi întreţinere şi acele ale amortizărei instalaţiei.

Vom descrie câte-va din cuptoarele mai răspândite începând cu cele cu grătare.

Cuptorul cu grătar Horsfall (fabrica la Leeds-Anglia).

Cuptoarele se grupează spate în spate pentru o bună utilizare a spaţiului şi a căldurei. Fiecare cuptor arde 8 tone gunoi (cele mai noi 15 tone) în 24 ore, şi 6 cuptoare (celule) formează un bloc. O celulă are un grătar de 2,75 mp. suprafaţă cu o înclinare de 1:4. La noile instalaţii nu se mai insuflă un curent de vapori în foc ci un curent de aer uscat cu o presiune de 40—50 mm. coloană de apă, care cere o absorbire

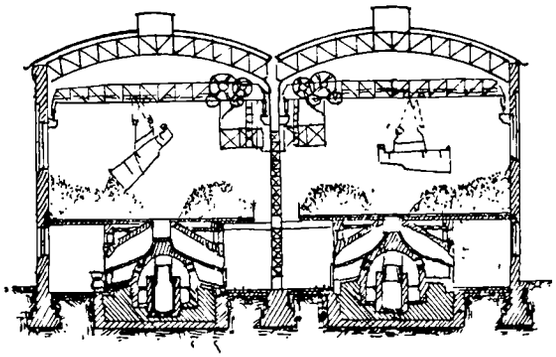


Fig. 11. — Cuptor de ars gunoae sistem Horsfall

de 1 cal putere pe fiecare celulă. Incărcarea focarului se face pe deasupra de pe o platformă superioară la fiecare 1½ ore, când se descarcă şi grătarul de zgură. In fig 11 se vede dispoziţia cuptorului sistem Horsfall.

In sistemul Horsfall dela Hamburg revenea la 4 lei aur tona de gunoi ars în 1912. La Zürich unde e acelaş sistem, revenea la 3,30 lei aur.

Tot la Hamburg s'a pus în funcţiune un nou cuptor perfecţionat de inginerul *Uhde* care a căutat să reducă răcirea focarului la introducerea gunoaielor.

Cuptorul Herbertz (fabrica din Colonia) este format de obicei din 4—7 celule la un cuptor la care se ataşează un cazan de aburi. Suprafaţa grătarului este de 1 m.p. arzând pe oră 500—1500 kgr. gunoi. Această suprafaţă redusă a grătarului e făcută pentru ca cuptorul să fie adaptabil la tot felul de calităţi de gunoaie, iar zgura să se poată scoate deodată cu un singur lucrător. Incărcarea focarului se face mecanic şi alternativ în celule astfel ca temperatura să rămână constantă în cuptor, iar descărcarea zgurei se face odată după mai multe încărcări, când stratul de zgură a ajuns la o anumită înălţime. Rămâne material nears cam 4% ceeace revine la 2% din gunoi (fig. 12). Nu se recomandă a se aduna gunoiul în

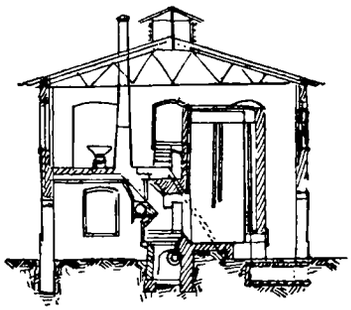


Fig. 12. — Cuptor sistem Herbertz

silosuri înainte de a fi ars căci se produce prea mult praf. In focar se face o insuflare de aer comprimat care poate fi chiar încărcat cu praf şi luat de la gura cuptorului. Grătarul este format din o placă cu găuri (Düse) prin care trece aerul care răceşte placa şi face ca grătarul să nu fie uşor distrus de foc.

Cazanul de aburi este înclinat (sistem Burkhardt). La 1 m. p. de grătar la focar, se calculează la cazanul de aburi 30 m. p. suprafaţă încălzitoare.

La Franckfurt, unde există o asemenea instalaţie, încărcarea se face în câte-va secunde pe sus de unde gunoiul curge pe un perete foarte înclinat din o hală superioară, perete căruia îi corespunde câte o pâlnie aşezată în dreptul gurei fiecărei celule. Coşul are o înălţime de 50 m. Forţa câştigată este utilizată par-

www.dacoromanica.ro

ţial (15%) pentru instalaţia proprie. Instalaţia aceasta arde 180 tone în 24 ore și a costat 1.750.000 lei aur.

Altă instalaţie tot sistem Herbertz este cea dela Kiel și aci revine tona de gunoi ars la circa 2 lei aur, pe când la Frankfurt revine la circa 3 lei aur tona de gunoi ars.

La Kiel se fabrică și cărămizi de zgură presată azvârlind zgura fierbinde în apă rece unde blocul prin aceasta se sparge în bucăţi, apoi se macină fin la concasoare și se adaogă ceva ciment și apoi se presează în forme. Revine mai scump decât cărămida. *Jockson* (Birmingham) recomandă să se evite răcirea zgurei cu apă, căci micșorează valoarea acelei zgure.

In Belgia și Olanda s'a căutat a se întrebuinţa *grătare în serie* (fig. 13) în aceiaș celulă, fie așezate în

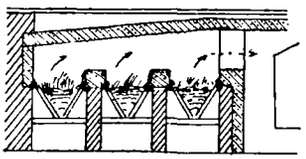


Fig. 13. — Grătar în serie.

acelaș plan, fie în concavităţi Muldenrost, în scop ca să se facă arderea cât mai complet. Sistemul cere dibăcie la conducerea funcţionărei căci lasă părţi de gunoi nearse, și de aceia s'a întrebuinţat puţin.

Cuptorul Dörr-Schneider face parte din această grupă, și s'a executat la Wiesbaden (fig. 14). Ar-

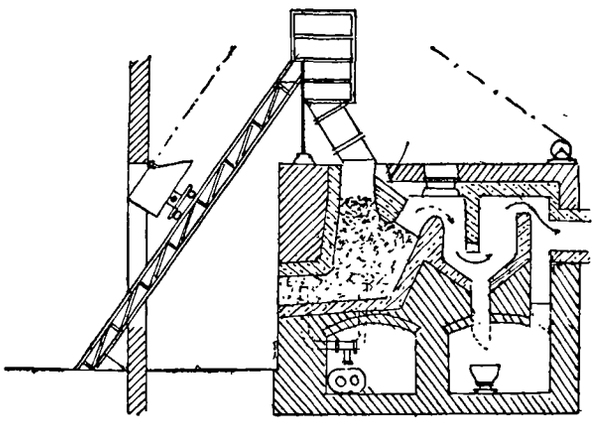


Fig. 14. — Cuptor de ars gunoae sistem Dörr-Schneider

derea se face foarte bine și se obţine o temperatură ridicată, iar zgura ese la o temperatură relativ joasă, căci aerul este insuflat cu o presiune de 250 mm. coloană de apă printre zgură, astfel că el intră încălzit, iar zgura se răcește. O celulă sistem Dör arde 1000—1500 kgr. gunoi pe oră.

Cuptoare transportabile[1]) Au apărut de câţi-va ani în Statele-Unite și sunt recomandabile pentru arderea gunoaielor în orașele mici până la 15.000 locuitori. Arderea gunoaielor se face chiar în oraș, fără a mai fi nevoie de vehicule care să transporte gunoaiele la o uzină mai depărtată. Cuptorul se poate transporta fie cu cai, fie cu tractorul, și se compune din trei grătare așezate unele sub altele, care se mișcă în direcţii contrare cum și din grătare de uscare a gunoiului. Gunoaiele se introduc în cantităţi mici prin o pâlnie așezată deasupra de unde cade pe primul grătar, care după o primă ardere le ridică spre fundul aparatului și le lasă să cadă pe al doilea grătar, care la rându-i face aceiaș operaţie mișcându-se de astă dată spre faţa cuptorului și trecându-le la al treilea grătar. Sistemul cere un combustibil format din păcură ce se injectează în focar. Cenușa cade într'un cenușar dedesupt.

Grătarele de uscare au 6 m. p., cele de ardere 2,40 m. p., iar aparatul arde 5 tone gunoaie în 8 ore.

Pentru cărnuri și la abatoare se recomandă sisteme speciale în uzini proprii de utilizare a cărnurilor etc., prin procedee la uscat iar nu la umed, căci atunci se produc mirosuri grele. La fel în pieţele de pește, de legume, la ecarisaje. Mai întâi se extrage apa din materialul de distrus cu niște prese. Legumele pot produce un bun material de îngrășăminte numit „humus vegetal".

In Anglia, adunatul și tratamentul gunoaielor revine la circa 11 shillingi de kgr. de gunoi, ceeace este foarte ridicat. In Birmingham costul revine la circa 160 lei pe an și cap de locuitor.

Crematoriul de gunoaie din Bucureşti (Grozăveşti) este executat de Soc. franceză „Sepia" cu celule sistem englez *Henen & Froud.*

Această uzină s'a construit cu titlul de experimentare, atât pentru incineraţia gunoaielor, cât și pentru producerea de vapori supra încălziţi în vederea câștigărei de energie.

De aceia nu s'a construit o clădire nouă, ci s'a folosit o construcţie veche (fig. 15) pentru a se economisi circa 4 milioane lei, clădire care a fost transformată în cât se aseamănă cu cea dela Rochefort-sur-Mer (fig. 16).

1) **Pedersen:** „The American City" (Mai 1927).

www.dacoromanica.ro

Instalaţiunile de ardere şi de folosire a căldurei produse se compun din 2 grupuri cu câte 3 celule de ardere şi cu câte o căldare de vapori fiecare grupă. Celulele de ardere sunt alimentate cu gunoaie în mod mecanic.

Fiecare grup are o capacitate de distrugere de 5 tone pe ora de lucru. Uzina are deci o capacitate de distrugere de 200 tone gunoi în 20 ore de funcţionare.

Gunoaiele se depozitează în două silozuri de câte 125 m. c. capacitate fiecare.

Din aceste silozuri gunoaiele sunt ridicate la o înălţime de circa 20 m. prin două cupe cu ghiare acţionate electric şi sunt transportate pe platforma de unde se alimentează cele două grupuri de focare (fig. 17). Din acest depozit gunoaiele sunt împinse în vetrele de ardere prin mijlocirea unor şurupuri fără fine, câte unul de fiecare vatră. Capacitatea fiecărui focar este de circa 1,3 m. c., iar arderea durează 20—30 minute, — depinde de natura gunoaielor.

Gazele de ardere sunt aglomerate în o cameră specială de combustiune, cameră în care gazele incomplect arse şi rău mirositoare sunt reduse la CO_2.

Gazele astfel transformate îşi continuă drumul prin căldările de aburi şi anteîncălzitor, iar de aci ies în atmosferă prin coş.

Căldările de vapori au o suprafaţă directă de încălzire de 320 m. p. şi sunt multitubulare de sistemul cel mai nou, cu anteîncălzire şi depozit de aburi. Produc vaperi la 20 kg. presiune şi supraîncălziţi la 410° C.

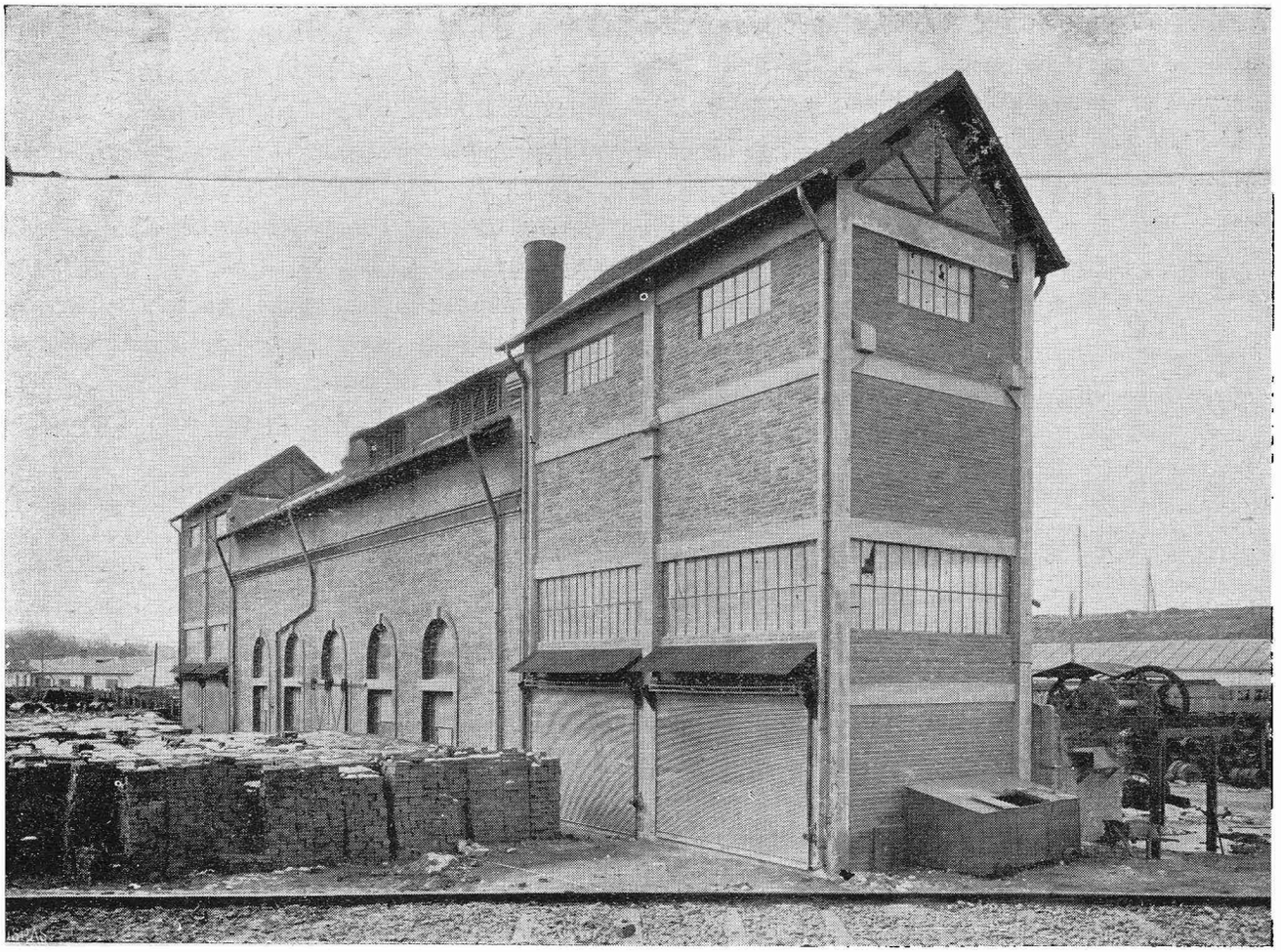


Fig. 15. — Crematoriul de gunoae din Bucureşti (Grozăveşti)

Vaporii sunt conduşi printr'o conductă subterană la uzina electrică din apropiere, unde sunt amestecaţi cu ceilalţi aburi produşi la acea uzină şi apoi întrebuinţaţi la mişcarea turbogeneratorilor electrici. In fig. 18 dăm o secţie transversală a unei instalaţiuni de tip S.E.P.I.A.

Un kgr. de gunoi produce dela 0,9 la 1,4 kgr. aburi şi o energie calorică de 1200—1600 calorii.

Costul acestei uzini de experimentare a fost de circa

www.dacoromanica.ro

20 milioane lei. Amenajarea construcției a început în primăvara anului 1925, iar în toamna anului 1927 a fost pusă în funcțiune provizorie. In primăvara 1928 a fost pusă în funcțiune regulată.

Din cauză că gunoaiele din București au uneori peste 80% resturi vegetale, s'a adăogat la început praf de coks pentru acționarea arderei, iar apoi s'a introdus două injectoare de păcură, ultima modificare dând

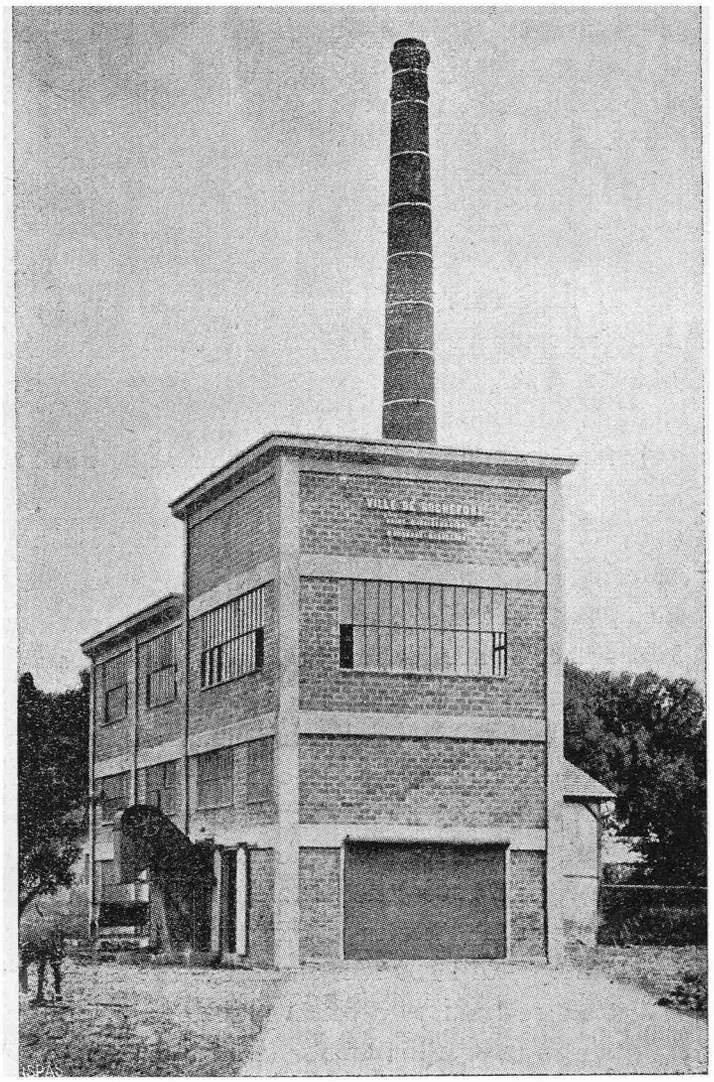


Fig. 16. — Crematoriul de gunoae dela Rochefort-Sur-Mer

rezultate mulțumitoare. S'au mai observat unele insuficiențe constructive, care urmau să fie remediate. Totuși, în Mai 1929 uzina a fost pusă în repaus din considerația că se găsește lângă uzina de apă unde nu trebuie să se adune gunoaie, apoi în preajma Palatului Regal, și emite pe coș gaze necomplect arse, cu fum și rău mirositoare, dar mai ales din cauza aglomerărei sgurei și cenușei căreia nu i s'a dat nici o întrebuințare; acestea au determinat scoaterea uzinei din serviciu.

Tabelul de mai jos ne poate da o idee de ceeace se poate obține prin arderea gunoaielor din București.

Datele sunt obținute prin experiențe repetate în uzina dela Grozăvești, în Martie 1928 :

Temperatura de ardere	1600°C.
Temperatura gazelor în regiun. căldărilor	1140°C.
Temperatura gazelor la intrarea în coș .	600°C.
Gaze de CO^2 la coș	17,2%
Gaze CO la coș	4 %

Resturi după arderea gunoaielor:

Sgură bine arsă	22 %
Cenușă	10 %
Cenușă aspirată în coș	8 %
Resturi de praf de coks	16 %
Apă vaporizată la 1 kgr. gunoi .	0,90—1,42 kgr.

Calitatea sgurei și cenușei este foarte bună, bine arsă și secțiunea omogenă și sticloasă și fără urme de gunoi nears. Din cauza temperaturei înalte se topea și se amesteca în masa sgurei și cenușa, iar altă parte era aspirată pe coș unde se depunea în o cameră specială.

Rezultatul observațiunilor în timp de 24 ore asupra rentabilității acestei uzini sunt :

Cantitatea de gunoi ars în 24 ore	180 tone
Coeficientul de evaporare	0,8—1,48
In cai putere	600—1073 C. P.
In Kilowatti-ore	450—804 kw-ore

Calculat cu 3 lei kw-oră produce pe zi 32.400—57.888 lei.

Se observă că gazele eșeau prea fierbinți pe coș, că CO ese în procent prea mare; că, deși puterea calorică a gunoiului trecea de 1000 calorii pe kgr. gunoi, totuși a trebuit să se introducă păcură ca combustibil. Așa dar condițiile technice nu erau din cele minimale cum am arătat mai sus că se cer.

Se pune acum chestiunea:

Unde trebue așezat un crematoriu de gunoaie?

Uzina trebuie să ceară transporturi cât mai eftine, de unde rezultă că ar trebui așezată în mijlocul ora-

www.dacoromanica.ro

şului, cum se întâmplă la Londra, la Monaco, la Liverpool, etc. [1]).

Cu toate acestea dacă sistemul nu funcţionează perfect şi mai ales dacă locul este în calea vânturilor şi în o depresiune care face ca fumul să nu fie ridicat sus în atmosferă inconvenientele pot fi grave. Astfel la Bucureşti au fost plângeri contra crematoriului de la Grozăveşti executat de soc. „Sepia", care de altfel nu a fost studiat de un serviciu competent comunal, şi

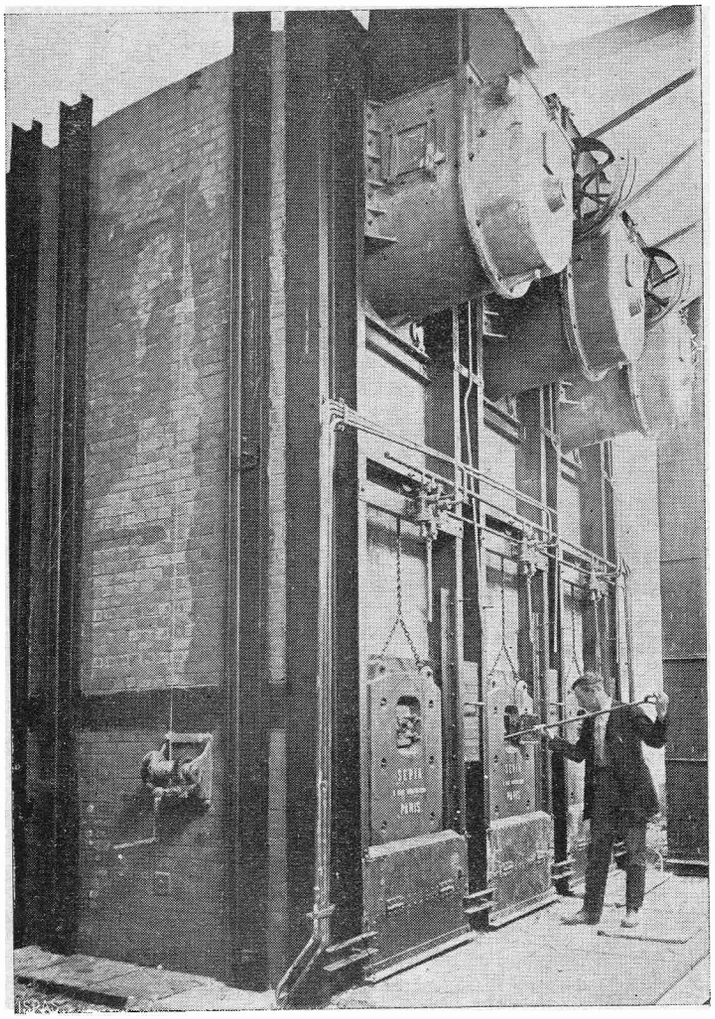


Fig. 17. — Grup de trei focare, crematoriul Grozăveşti.

a trebuit să fie închis, aşa că s'a făcut zadarnic o cheltuială importantă cu acest crematoriu. Nu recomandăm deci la noi aşezarea unui crematoriu în cartierele locuite, mai ales că şi terenul necesar este destul de vast pentru zgura ce se depozitează şi deci devine costisitor în asemenea cartiere.

S'a făcut un calcul [2]) din care rezultă că la un crematoriu aşezat la 1 km. distanţă de transportat al gunoiului, tona de gunoi ars ar costa 4,25 lei aur iar la unul aşezat la o extremitate a oraşului ar costa 6 lei aur tona; în fine la 2 aşezate la cele 2 părţi opuse (la 4 km. transport) ar costa 5 lei tona de gunoi ars.

d) Triarea (sortarea) gunoaelor este un sistem care tinde să dispară din cauză că revine prea scump şi e nehigenic. Trebuie a se separa materiile de diferite origini: sticlă, metale, etc. cari nu pot fi cancassate. Fierul se poate scoate din gunoaie cu electromagneţi cari pot extrage până la 90% din fierul aflat acolo. Am văzut că la Charlottenburg sistemul era în practică în 1912.

Sistemul este obligatoriu când se practică malaxarea gunoaielor pentru fabricarea îngrăşămintelor cum se face la uzina *Issy-les-Moulineaux* sau la *St. Ouen.* (Paris) unde sunt uzine minunate. Acolo aşa zişii „chiffonniers" fac acest triaj. *La Pucheim* lângă München există o uzină de triaj cu 30 lucrători. Sistemul nu e recomandabil.

e) Sistemul dublu sau triplu. Tot în acest sistem de mai sus putem clasa şi sistemul zis dublu ori cel triplu (Dreiteilsystem) întrebuinţate prin 1912 la *Potsdam* (dublu), *Charlottenburg* (triplu) dela 1906 şi care am arătat în ce constă.

Cenuşa era întrebuinţată în agricultură, resturile de mâncare pentru îngrăşatul porcilor după ce se sterilizà, iar materialele ce puteau fi industrializate se vindeau, restul se ardea în uzina de incineraţie.

In Charlottenburg se adunau în 1912 peste 34.000 tone zgură anual, 11.000 tone de materiale industrializabile şi peste 5000 tone resturi de mâncare, total 50.000 tone anual. Acestea se transportau cu calea ferată la *Seegefeld* la 20 km. distanţă. Materialele industriabile se triau pe o bandă mişcătoare pentru a fi clasate pe categorii şi trimise la industrii, etc. [1]).

Pericolul epidemiilor este însă destul de mare la îngrăşarea porcilor, totuşi în America înainte era destul de uzitat acest sistem. După *Hoffman* în Berlin s'ar ridica zilnic cam 200 tone resturi de mâncare cu care s'ar putea îngrăşa cam 100.000 porci iar din vânzarea acestora s'ar putea încasa 10 milioane lei aur [2]) anual.

---

1) **I. Andriescu-Cale:** „Problema distrugerei şi valorificărei gunoaielor din Iaşi" (Bulet. Soc. Politecnice, Ianuarie 1923).

2) **N. Muşat:** „Arderea gunoaielor şi transformarea lor în îngrăşăminte agricole" (Bul. Soc. Polit., Sept. 1914).

1) **C. Sfinţescu:** „Distrugerea gunoaielor menajere în sistemul „triplu" (Bulet. Soc. Politecnice, August 1912).

2) Flugblätter der deutschen Landwirtschaftlichen Gesellschaft, Berlin.

www.dacoromanica.ro

Față de inconvenientele semnalate s'a recurs la prerarea acestor resturi pe cale industrială pentru îngrășăminte.

Vom vedea mai jos în ce constă metoda.

)**Prepararea gunoaelor pentru îngrășăminte** este ı sistem mai răspândit în Statele Unite, zis *„Garge-Reduction"*. Gunoiul este mai întâi triat și apoi depus în lăzi (autoclave) de 10—12 tone unde fierbe timp de 6 ore cu vapori de apă proaspeți la 4—5 kgr. presiune și 151—158° temperatură și apoi se trece prin laminoare de fontă.

Lichidul astfel presat trece în niște basine de de-

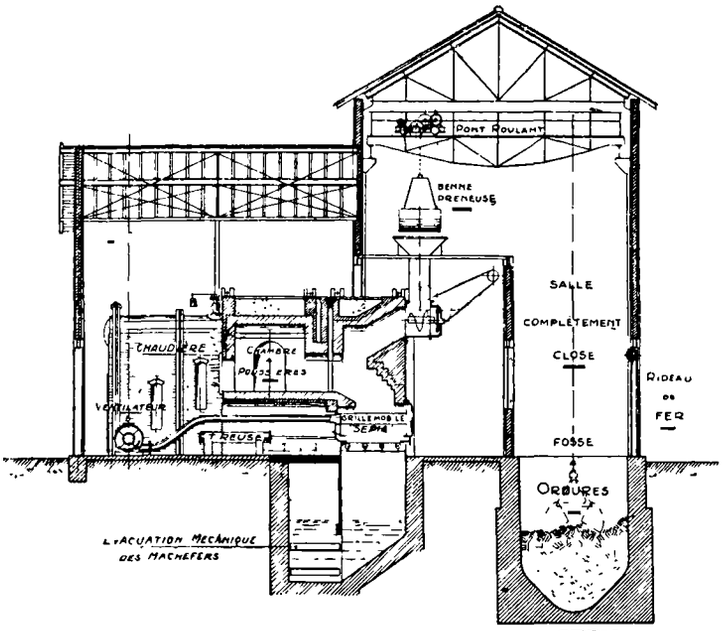


Fig. 18. — Secție schematică a unei uzini SEPIA.

cantare unde se degresează prin solvanți și în urmă se obține îngrășămintul uscat. Grăsimea obținută este cam 3,7%. Sistemul produce miros insuportabil. Este sistemul *Arnold*.

O uzină de acest gen cuprinde autoclave, prese hidraulice, uscătoare, malaxoare, site.

Materialul produs se întrebuințează după ce se umple în straturi terenurile mocirloase și pe care apoi să se cultive sfecla, care cere mult azot. La fiecare 2 ani terenul se desfundă pe 60—70 cm. adâncime din rambleul de 2—4 m. înălțime format de gunoi numai triat.

C. CONCLUZIUNI.

Din cele arătate până aici rezultă că problema gunoaielor și curățirei străzilor și curților reprezintă o technică destul de înaintată și complicată, iar rezolvarea ei costă sume importante, cari trebuie acoperite de orașe din anumite venituri. De aceia dintre toate sistemele de evacuare a gunoaielor, cel mai răspândit, chiar în Germania este tot sistemul depozitărei gunoaielor afară din oraș în gropi sau pe terenuri sterpe.

Costul pe m. c. de gunoi înlăturat variază în orașele germane dela 1 leu aur (Breslau) la 7,80 lei aur (Charlottenburg) sau dela 0,40 lei aur (Breslau) la 2,60 lei aur (Charlottenburg) pe cap de locuitor și pe an. Taxele comunale pentru gunoi se pun fie pe valoarea chiriei, fie pe numărul focurilor, fie pe camere, fie pe numărul cutiilor de gunoaie (pubele).

In țară la noi se obișnuesc taxele pe încăperile locuibile. Ridicarea gunoaielor se face în Germania de 2—7 ori pe săptămână.

In rezumat, ridicarea gunoaielor și transformarea sau arderea lor sunt operații foarte costisitoare. Orașele înconjurate de câmpii întinse și puțin locuite au putința să evite o bună parte din aceste cheltueli, făcând depozite la 1—2 km. afară din raza lor. Numai când cheltuelile de transport vor întrece vizibil cheltuelile cu distrugerea gunoaielor este rațional să se construiască instalații de ardere specială [1]). Gropile dela cărămidării, etc. sunt cele mai apte pentru umplerea lor cu gunoaie, în care caz se vor lua măsuri ca acele depozite să fie cât mai puțin infecte.

RÉSUMÉ

Le nettoyage des rues et la destruction des ordures.

L'auteur, après un court historique de l'évacuation des ordures, de l'epoque égyptienne jusqu'à notre siècle, passe à une description de tous les systèmes actuels de nettoyage et lavage des rues, en ce qui concerne la boue, la poussière, la neige et d'autres detritus, et aussi de toutes les machines employées. On mentionne, aussi, quelque données extraites des communications faites par divers spécialistes au congrès

1) Dar și în acest caz trebuiesc studii aprofundate și procedat cu precauțiune, pentru a nu cădea în situația de a părăsi uzine executate cu mari cheltueli. Chiar la Colonia o astfel de instalație a dat un fiasco complet, căci se propune acum a se părăsi uzina de incinerație executată, spre a economisi 200.000 Mărci anual la cheltueli (fie 8 milioane de lei) în care scop să se execute o linie de transport aeriană care să conducă gunoaiele orașului la o mină de lignit din vecinătate. (Das Experiment der Müllverbrennung in Köln **„Kommunalpolitische Blätter"**, 10 Aug. 1931).

www.dacoromanica.ro

international de salubrité, qui a eu lieu en 1931 a Londres.

On mentionne encore des systèmes propres à la ville de Bucarest, qui n'ont pas donné des résultats, soit pour le lavage des rues, soit pour l'extermination des neiges par la chaleur ou la pulvérisation sur les rues des huiles pour combattre la poussière.

Pour l'enlévement des ordures ménagères ou collectées sur les rues, l'auteur donne des chiffres sur les qualités des ordures dans les différentes villes etrangères, et aussi sur les ordures de Bucarest et sur le coût de l'enlévement et le transport des ordures.

L'auteur donne une extension plus importante aux différentes systèmes de destruction ou utilisation des ordures, insistant sur les procedés modernes plus esthétiques et plus hygiéniques de depôt sur les terrains non utilisables, ce système étant encore le plus économique pour les villes de Roumanie.

Pour la combustion des ordures, ou montre les qualitées que doivent avoir les ordures et les usines destinées a ce but, et donne des courtes descriptions des systèmes Horsfall, Herbertz, Dör, Froud, le dernier étant employé dans une usine d'essayage pour l'incinération des ordures à Bucarest, système qui a echoué dans cette viile.

En conclusion, l'auteur montre que les villes de Roumanie doivent procéder avec beaucoup de précaution et après des études sciencifiques à l'emploi des usines d'incinération, et qu'il faut organiser leurs services de salubrité selon les principes sciencifiques modernes.

www.dacoromanica.ro

INTERVENŢIA ARHITECTULUI ŞI INGINERULUI IN PLANURILE DE EXTENSIUNE ALE ORAŞELOR DIN ROMANIA [1])

de *Cincinat Sfinţescu*
Profesor de Urbanism la Şcoala Superioară de Arhitectură din Bucureşti

I. PRESCRIPŢII LEGALE ŞI UZANŢE

Arhitectul, ca şi inginerul constructor, cu studii academice şi diplome recunoscute de stat, au un rol legal de îndrumare în modul de construire şi dezvoltare a oraşelor şi chiar satelor din România, dacă ocupă anumite funcţiuni în organismul administrativ al statului, judeţelor sau comunelor.

Există patru legi în România de aplicaţiune generală cari dau posibilitate arhitectului sau inginerului constructor să exercite un control în modul de construcţie şi de dezvoltare a localităţilor: 1) legea pentru administraţia locală din 1929; 2) legea balneo-climaterică din 1926; 3) legea pentru conservarea monumentelor istorice din 1913 şi 4) legea consiliului tehnic superior din 1919.

In fiecare din aceste legi modul cum poate interveni specialistul este diferit şi de aceia ne vom ocupa separat de fiecare mod de intervenţie.

Dar orice arhitect sau inginer, ca şi orice persoană cu oarecare cultură arhitectonică, artistică sau urbanistică, pot uneori acţiona un control şi indirect, fie ca membrii în comisiuni consultative, fie ca simplii cetăţeni, şi anume asupra modului de construire sau dezvoltare a aglomeraţiunilor. Vom arăta mai jos cum.

II. PROECTE DE AMENAJERI ŞI EXTENSIUNI ALE AGLOMERAŢIUNILOR.

Legea pentru organizarea administraţiei locale din 1929 impune ca proectele de amenajeri (alinieri de străzi şi pieţe, lărgiri de străzi, proecte de parcuri, asanări de cartiere, etc.) cum şi proectele de extensiune, în genere denumite „planuri de sistematizare", să fie întocmite de un inginer sau arhitect specialist, după suggestiunile unei comisiuni locale. Planurile vor stabili şi alinierile clădirilor, felul lor, spaţiile neconstruite, etc. şi vor putea fi dezvoltate şi precizate prin regulamente de construcţiuni. Aceste proecte vor fi complet terminate în 10 ani pentru toate comunele, iar pentru cele rurale aceste planuri vor fi întocmite de serviciile technice judeţene cât se poate de sumar.

Prescripţii analoage se găseau şi în legea anterioară administrativă din 1925, astăzi abrogată, iar cea dela 1894 şi cea din 1864, prima formă a ei, numai pentru oraşe, conţinea prevederi numai pentru alinierile străzilor şi pieţelor.

Planurile de amenajare şi extensiune odată aprobate de organele de control centrale (comitetul local de revizie sau cel central şi consiliul technic superior) dau dreptul la exproprieri pentru realizarea lor, numai pe baza unui vot al consiliului comunal.

Tot legea pentru administraţia locală din 1929 prevede servicii tecnice comunale locale cu ajutorul cărora să se realizeze proectele sus menţionate. Prin astfel de servicii se liberează autorizaţii de construcţii din nou sau reparaţiuni, potrivit prevederilor planului

1) Acest raport a fost trimis „**Federaţiunei Internaţionale pentru Locuinte şi Urbanism**" în April 1931 pentru completarea anchetei deschisă de acea federaţie asupra subiectului indicat.

www.dacoromanica.ro

de amenajare şi regulamentului de construcţiuni. Legea opreşte a se libera autorizaţii de adaosuri sau consolidări la clădirile eşite din alinierea proectată şi aprobată a străzii şi în genere de a se executa lucrări de construcţiuni fără autorizaşia administraţiei comunale. Astfel de măsuri sunt luate în vederea asigurărei realizărei într'un timp cât mai scurt şi cu cheltueli minime a planului de amenajare. Nu este încă definitiv stabilit juridiceşte dacă refuzul de autorizare a lucrărilor de sporire sau consolidare la clădirile eşite din aliniere obligă comuna la despăgubiri, de oarece jurisprudenţele au oscilat până acum asupra acestei chestiuni. O ultimă jurisprudenţă a Inaltei Curţi de Casaţie pare a statornici că asemenea despăgubiri nu urmează a fi acordate.

Terenul necesar pentru lărgirea străzilor şi pieţelor, pentru creiarea altora noui, pentru parcuri, etc. urmează însă a fi expropiat plătindu-se indemnizaţii, afară numai de cazul străzilor care se propun de proprietar a fi deschise pentru lotizări, în care împrejurare terenul şi lucrările edilitare necesare se cedează gratuit comunei de parcelator.

III. CLĂDIRILE PUBLICE ŞI PARTICULARE.

Pentru clădirile publice şi particulare trebuie să se ceară şi obţină în prealabil autorizaţie în caz de reparaţie, adaos sau construire a lor. In acest scop se depun planurile şi cererea necesară la serviciul tecnic al comunei respective.

Serviciul, afară de alinierea, amplasamentul clădirei în raport cu cele vecine, înălţimea clădirei, suprafeţele curţilor, mai verifică şi dacă se satisfac condiţiile de hygienă interioare clădirei, ca aeraţie, insolare, siguranţă contra incendiului, cercetarea fiind făcută pe baza regulamentului de construcţii. In privinţa esteticei faţadelor, deşi legea dă dreptul de a examina şi această latură, controlul se exercită mai puţin, dacă nu de loc, căci se lasă o mare libertate autorului planurilor în această privinţă, cu toate că s'a abuzat de ea. In cele mai multe oraşe, şi în deosebi în cele mai importante, planurile trebuie să fie întocmite de arhitecţi sau de constructori (după importanţa şi felul construcţiunei) autorizaţi de Primărie şi înscrişi într'un registru special.

Liberarea autorizaţiilor se decide, conform nouei legi din 1929, de către Delegaţia Consiliului Comunal măsură nouă care pentru oraşele mari este încă o cauză de întârziere şi de inutil formalism, care elimină, fără justificare, judecarea competentă a specialistului. Vechea lege nu cuprindea această formalitate.

In comunele rurale nu se impune proprietarilor să facă asemenea cereri şi planuri, dar legea din 1929 prevede ca serviciile tecnice judeţene să întocmească planuri tip de case care să fie distribuite primăriilor săteşti pentru locuitorii ce voesc a construi.

In oraşele mari şi în deosebi în Bucureşti, un control al autorizaţiilor de construcţii mai importante, apoi al cazurilor speciale cari prezintă excepţiuni neprevăzute în regulament ori derogări ce ar rezulta din interpretări ale regulamentului, este exercitat de o „comisiune specială" formată de ingineri şi arhitecţi specialişti, precum Directorul Planului de Amenajare al Oraşului, Directorul Serv. Arhitecturei, un delegat al Şcoalei Superioare de Arhitectură, un delegat al Societăţilor Arhitecţilor şi un delegat al Societăţei Inginerilor din România. Avizele acestei comisiuni sunt facultative şi au nevoie de aprobarea Primarului Municipiului şi uneori şi de a Delegaţiei Consiliului Comunal, conform legei din 1929, pentru a intra în execuţie.

Existenţa acestei comisiuni formează deci unul din cazurile când arhitecţii şi inginerii particulari intervin indirect, prin delegaţie în controlul modului de construire a oraşelor.

IV. STAŢIUNILE BALNEARE ŞI CLIMATERICE.

Legea din 23 Martie 1926 prevede formarea unui serviciu tecnic pe lângă Ministerul Sănătăţei Publice şi al Ocrotirilor Sociale, serviciu care să se ocupe cu planurile de sistematizare etc. ale staţiunilor balneoclimaterice declarate de utilitate publică. Acţiunea unui astfel de serviciu este încă la începutul ei. Regulamentul legei nu arată precis şi un mod de intervenţie direct al acestui serviciu asupra construcţiunilor ce se execută în acele staţiuni. Este o lacună ce va trebui înlăturată.

V. MONUMENTELE ISTORICE.

Legea pentru conservarea monumentelor istorice din 1913, care ar trebui însă amplificată, oferă şi a' această ocaziune arhitecţilor şi inginerilor specialişti să aibă o înrâurire asupra acestor lucrări. Anume legea prevede formarea unei „comisiuni a monumente-

www.dacoromanica.ro

lor istorice" care de fapt funcționează chiar din 1913. Comisiunea face inventariul tuturor monumentelor istorice de conservat, inventariu pe care îl revizuește la fiecare cinci ani. Comisiunea poate propune statului și exproprierile necesare pentru conservarea acelor monumente și poate lua măsuri de restaurare, întreținere, etc.

Din comisiune fac parte, pe lângă istorici, și arhitecți și ingineri cari s'au ocupat în special de aceste monumente ale țării.

VI. INDRUMĂRI ȘI CONTROL CU CARACTER GENERAL.

De mulți ani, toate lucrările statului, județelor și comunelor, cari au caracter tecnic, erau supuse aprobărei unui „Consiliu Tecnic Superior" ce funcționa pe lângă Ministerul de Lucrări Publice. Consiliul era format din ingineri și arhitecți ocupând gradele cele mai înalte tecnice în stat. Acest consiliu avea și controlul modului executărei acelor lucrări, ca și rolul de a aviza asupra planurilor de alinieri și de amenajări de orașe. In rezumat, consiliul nu avea rolul să se pronunțe decât asupra lucrărilor de interes public.

Prin legea din 1919 „Consiliul Superior Tecnic" s'a reorganizat în sensul că avizele ce dă sunt obligatorii pentru instituțiile de stat, județ și comună, dar compunerea lui a rămas încă defectuoasă cel puțin în ce privește interesele comunelor.

Totuși prin legea de administrație locală din 1929, Consiliului Superior Tecnic i se lasă numai un rol de îndrumător pe cale de instrucțiuni cu caracter general pe care să le dea comunelor în ce privește modul de întocmire a planurilor pentru amenajarea și extensiunea orașelor. Dreptul de aprobare a acelor planuri se dă de acum directoratelor regionale și consiliilor județene alese, măsură care, având în vedere lipsa de personal pregătit, care să studieze și avizeze asupra acelor proecte, ne face să considerăm că reprezintă un regres față de legea anterioară din 1925.

VII. INDRUMĂRI ȘI CONTROL CU CARACTER SPECIAL.

Legea pentru administrația locală a dat totdeauna dreptul județelor și comunelor să-și întocmească regulamente cu caracter local pentru orice fel de lucrări publice și particulare, având în vedere circulația, hygiena, siguranța și, mai curând (1929), și estetica lucrărilor.

Nu toate județele și comunele (orașele) și-au întocmit asemenea regulamente în spiritul legei administrative. Totuși orașele mai importante din România au cel puțin câte un „regulament pentru construcții și alinieri", sau pentru executarea instalațiunilor de apă, canal, electricitate sau gaz. Aplicarea acestor regulamente, care se face de obicei de serviciile tecnice locale, conduse de ingineri sau arhitecți, este un nou control al acestor specialiști și influențează în sensul aplicărei principiilor urbanistice.

Regulamentele de acest fel spre a putea deveni aplicabile trebuiau aprobate de Consiliile Comunale sau Județene respective, și apoi de Consiliul Tecnic Superior, cum și de Ministerul de Interne. După ultima lege, cea din 1929, aprobările Consiliului Tecnic Superior și a Ministerului de Interne sunt înlocuite cu aceia a „Comitetului Local de Revizie".

In genere prin „regulamentele de construcții și alinieri" se prevăd condiții pentru clădiri relative la : așezarea, înălțimea, salubritatea, suprafețele curților, cubaje de camere, alinierea, întreținerea clădirilor și chiar afișaj. Tot în acele regulamente se pot prescrie condiții pentru așezarea industriilor, a garajelor, a reclamelor, afișajului ș. a.

Pentru București de ex. s'au format regulamente speciale pentru autorizarea liniilor ferate de garaj, a depozitelor pentru vânzarea produselor petrolifere pe calea publică, sau pe proprietățile particulare în vederea siguranței, a circulației și a esteticei, pentru lotizarea proprietăților, pentru conductele de pe străzi, etc. Aceste regulamente însă sunt în curs de aprobare pentru a putea fi puse în practică, formalități cari uneori durează foarte mult timp.

VIII. ROLUL ASOCIAȚIILOR PROFESIONALE ȘI COMISIUNILOR VOLUNTARE.

Legea administrației locale dă dreptul Primăriilor orașelor să numească orice comisiuni consultative în vederea înfrumusețărei sau progresului orașului. Adesea s'a făcut uz de această prevedere legală. Astfel la București a funcționat și lucrează încă o comisiune de estetică formată din persoane particulare, ca arhitecți, ingineri, sculptori, pictori, etc. și cari își dau părerea sau fac suggestiuni asupra chestiunilor ce li se pun de către Primarul Municipiului.

www.dacoromanica.ro

Nu rareori Primarii fac apel și la asociațiile profesionale, precum la cele două societăți ale arhitecților diplomași cu sediul în București sau la cele două societăți ale inginerilor din România, ori la filialele lor din celelalte orașe ale țării, spre a-și trimite delegații în anumite comisiuni consultative permanente sau accidentale.

Rolul efectiv al acestor comisiuni este încă destul de slab, din cauza că avizele lor sunt facultative.

R E S U M É

L'intervention de l'architecte dans les plans d'extension des villes en Roumanie.

Comme une contribution a l'enquête intérrationale ouverte sur ce sujet par la Fédération Internationale d'Urbanisme et Habitation de Londres, l'auteur montre la situation en Roumanie. Il donne quelques relations sur le rôle de l'architecte dans les cas suivants:

1) Les prescriptions légales et leur résultats; 2) les projets d'aménagement et d'extension des agglomerations; 3) la question des édiffices publiques et particuliers; 4) les stations balnéo-climatériques; 5) sur les monuments historiques; 6) directives et contrêle en général; 7) directives et contrôle special; 8) le rôle des associations professionelles et de commissions volontaires.

La conclusion de ce rapport est que, si l'avis du spécialiste en matière, a un rôle légalement facultatif pour les administrations communales, on voit, de plus en plus, une influence salutaire, et probablement, à l'avenir, tous ces avis deviendront obligatoires.

www.dacoromanica.ro

LEGEA MUNICIPIULUI BUCUREŞTI
şi
REORGANIZAREA SERVICIULUI TECNIC MUNICIPAL[1])

de *Prof. C. I. Sfinţescu*

I. ISTORIC.

Diferitele servicii, biurouri şi organizaţiuni tecnice municipale au fost şi în Bucureşti, ca în toate oraşele din ţară şi din streinătate, concentrate sub o singură direcţiune tecnică. Aceasta avea rolul să coordoneze şi supravegheze lucrările tecnice de pe cuprinsul teritorului oraşului, lucrări care, deşi urmăresc scopuri diferite, sunt însă suportate în genere de aceleaş organe urbane: strada şi spaţiul urban. Aceste organe formând o unitate nu pot fi lăsate a fi „operate" simultan sau succesiv de toţi „chirurgii" publici sau particulari, fără ordine, fără disciplină, fără program unitar şi fără vederi unitare pentru prezent şi viitor. Ceeace urbanismul modern se străduesţe să realizeze doctrinar acum, era realizat în materie tecnică mai înainte prin practica curentă.

Reprezentanţii consiliilor comunale aveau numai rolul de controlori ai organelor de execuţie iar nu unul de funcţionari executanţi cum au devenit ulterior pe nesimţite, şi după 1925 formal, chiar prin legile de organizare comunală.

Numai Primarul şi 2—3 ajutori de primari aveau înainte şi conduceri administrative la serviciile financiar, tecnic, administrativ şi sanitar ale Capitalei. Coordinarea execuţiei era astfel mult mai lesnicioasă, controlul mai eficace, cheltuelile generale mai reduse.

Sistemul se apropia de cel german, unde Consiliul Comunal nu are decât rolul de corp legislativ şi de control, iar Primarul şi funcţionarii formează „magistratul" ca organ de execuţie sub controlul consiliului.

Legile din 1925 şi 1929 au transformat consiliul comunal în organ de control şi de execuţie în acelaş timp ceeace este o incompatibilitate.

*

Cu legea specială a municipiului Bucureşti din 1925 şi cu cea administrativă din 1925, *eroarea de practică,* dar nelegalizată, arătată mai sus, şi exercitată dela 1919 la 1925, s'a legiferat, s'a adâncit şi s'a extins.

Consiliile Comunale au devenit formal şi gestionare şi controlatoare în acelaş timp; iar la Bucureşti, vechea unitate de conducere care se găsea dela 1919 în declin, a devenit haotică, prin pulverizarea tuturor serviciilor la patru sectoare, cu consilii separate, cu bugete separate, cu concepţii separate. S'a constatat uneori nu numai că una şi aceiaş stradă era administrată de două sectoare, dar încă una şi aceiaş proprietate era „deranjată" chiar de trei sectoare (cazul Cercului Militar ş. a.).

S'a zis adesea că prin legea din 1925 s'a făcut la Primăria Capitalei dintr'un haos mic, patru haosuri mari.

Legea din 1925 pentru organizarea municipiului Bucureşti, a fost modificată timid prin cea din 1929, precum încercarea ce s'a făcut de a centralizà câteva servicii la municipiu, adică acela al cadastrului şi sistematizărei, cel de contencios, serviciul sanitar şi cel de stare civilă, recunoscându-se implicit că divizarea serviciilor comunale pe la sectoare, până la pulverizare, nu corespundea interesului oraşului.

1) Raport cerut şi prezentat organelor în drept în Iulie 1931.

www.dacoromanica.ro

A fost timidă modificarea fiindcă nu a unificat și finanțele și consiliile comunale. De aceia constatăm că cu toate străduințele lăudabile de opunere la destrămare și de coordinare, cea mai mare parte din energie se consumă încă fără folos.

Chiar în legea nouă, s'a păstrat non-sensul că municipiul, care este un organ de control al sectoarelor, are o conducere compusă din membrii consiliilor ce urmează a fi controlate.

Concepția legilor din 1925 și 1929, nu o mai întâlnim la nici un alt oraș mare sau mic, din țară sau streinătate, adică un organism existent unitar și viu, întins pe o suprafață limitată, să fie tăiat în patru „persoane morale" cu întreagă autonomie. Această lege a condus la paradoxul că bugetele sectoarelor reprezentând gestiuni foarte importante în raport cu ale municipiului, să fie aprobate de un organ tutelar format din tutelați, iar bugetul municipiului izolat mult mai puțin important, să fie supus la tot felul de întârzieri și controluri, discuții contradictorii, etc., în bună parte dattorite tutelaților; în fine, a făcut ca municipiul, organismul unitar, care a născut și face să trăiască sectoarele, în loc să încaseze veniturile și să hotărască și să repartizeze cheltuelile sectoarelor, să fie constrâns ca și regele Lear a aștepta dela bunăvoința sectoarelor baloane de oxigen ca să poată trăi.

Dar poate că numai aceste inconveniente sunt neînsemnate. Pentru timpurile actuale este mai important, ceeace de altfel am prevăzut[1]) încă din 1919, faptul că o împărțire prea descentralizată pe sectoare autonome, poate atrage fatal o sporire considerabilă a funcționarilor, a cheltuelilor și mai ales o complicație inutilă a lucrărilor, deci o pagubă pentru comună și pentru cetățeni.

O comparație a cheltuelilor municipale pe anii 1914-1915 și 1928, adică din timpul administrației centralizate și apoi din vremea cu administrații autonome, ne poate lămuri.

Cheltuelile totale în 1914—1915 (bugetele se începeau la 1 Aprilie) au fost de 20.650.000 lei, din care 8.265.000 plata anuităților la datoriii, deci efectiv cheltuiți 12.385.000 lei aur; în 1928 aceste cheltueli au fost de 1.382.513.600 (sau circa 42 milioane lei aur) din care numai 31.713.000 lei (deci mai puțin ca 1 milioan lei aur) pentru datorii. Cu personalul în 1914—1915 s'a cheltuit 3.274.000 lei aur pentru 1313 slujbași, iar în 1928 lei 253.973.000 (sau circa 8 milioane lei aur) pentru 2300 slujbași. Iată dar că numărul funcționarilor aproape s'a dublat, sporindu-se și cheltuelile, prin împărțirea pe sectoare.

Dar nici cetățenii prin împărțirea pe sectoare nu sunt mai folosiți.

Recunoaștem că dela 1925 încoace la periferia Capitalei s'au făcut lucrări mai importante ca înainte în schimb la centru s'au executat mult mai puține de cât se obișnuia cu mijloacele dinainte de război. Dar acest rezultat este mai mult o consecință a altei concepții ce a dominat după război, și pusă în aplicare chiar înainte de împărțirea pe sectoare, din 1920. Poate că și concurența între consiliile sectoarelor a servit ca stimulent la anumite lucrări. Nu este însă suficient probat că și cu o administrație unică nu s'ar fi obținut aceleaș rezultate, ba poate mai multe, căci și mijloacele au fost în ultimii 6—7 ani din ce în ce mai mari.

Este însă bine stabilit că formalitățile inutile au sporit pentru cetățeni pentru unele chestiuni, în special pentru cele tecnice, în chip uimitor.

De exemplu, ca să obție o autorizație de construcție, un proprietar trebuie să depună cererea sa la registratura unui sector; apoi să o urmărească uneori în alt local, la serviciul cadastrului sectorului; apoi în alt local la serviciul arhitecturei sau le vre-o comisie tecnică ori edilitară dela sector; nu rareori, când sectorul crede de cuviință, mai trimite cererea și la comisia specială dela municipiu, ori la comisia tecnică a municipiului ori la Serviciul Sanitar, pentru ca acele comisiuni să avizeze, avize cari urmează să fie aprobate de Primarul Municipiului sau de delegatul său, pentru ca sectorul să facă apoi ce vrea cu acele avize. Aceste peregrinări fac pe proprietar să alerge pe la alte două sau trei localuri prin oraș. Dacă autorizația se complică cu vre-o expropriere sau cumpărare de teren pentru aliniere, o altă comisiune, adică cea de exproprieri, trebuie să-și dea avizul. In fine, fără un vot al delegației permanente, cum prevede legea, sau chiar al consiliului comunal al sectorului, ori al municipiului ori al ambelor nu se poate elibera autorizația. Astfel cererile cetățenilor umblă ca o suveică, din biurou în biurou, din local în local, încât un neinițiat este adus adesea la desnădejde. Dar mai trebuie cetățeanul să alerge și pe la Uzinele Comunale pentru a obține legătura cu conducta de apă și cu canalul;

1) C. Sfințescu: „Chestiuni de autonomie și descentralizare comunală cu aplicare la Capitală". (Independența Economică, Oct. 1919.

www.dacoromanica.ro

la Soc. de Electricitate pentru branşamanetul electric, şi chiar la casierie să plătească taxele pentru ridicarea autorizaţiei, deci alte 2—3 localuri cu diverse biurouri. Inainte de 1919 toate aceste operaţiuni puteau fi făcute în trei biurouri şi trecând eventual cel mult prin o comisiune sau un consiliu comunal. Cele mai multe lucrări nu aveau nevoie să treacă prin nici o comisiune. Putem dar aprecia că publicul nu poate fi mulţumit şi o ştim căci protestează faţă de această organizare. Dar mai ales produce protestări faptul că chestiuni identice sunt tratate de fiecare sector în mod diferit, ca şi cum fiecare sector ar avea câte un regulament special sau ar fi un oraş izolat. Mai mult, reclamaţiile pe care publicul le face în scris sau verbal la serviciile centrale ale municipiului, rămân inoperante, căci serviciile sectoarelor consideră ca neavenite ordinele dela centru, pentru a da lămuriri, a înainta lucrările sau a aplica anumite soluţiuni prevăzute în regulamente.

Controlul sectoarelor nu se poate exercita eficace, de oarece nu este recunoscută de sectoare nici autoritatea serviciilor centrale, iar acestea nu pot aplica sancţiuni.

Un sistem analog a fost încercat, dar cu mult mai puţină autonomie de curând şi la Berlin, unde asemenea a dat rele rezultate, aşa că a fost modificat.

Iată ce scrie d-l Magistrat-Oberbaurat *Koeppen* din Berlin [1]) în această privinţă :

„Legea pentru creaţiunea nouei comune (Marele „Berlin) o divizà în 20 districte (6 dintre ele în ve„chiul Berlin) având fiecare puteri considerabile pen„tru administraţia locală. Organismul central este a„dunarea generală a consilierilor municipali (Stadt„verordnetenversammlung) cu „magistratul" ca or„gan executiv din sânul său. Fiecare district (Bezirk) „are propriul său birou (Bezirksamt) şi un consiliu „*consultativ* de district (beratende Bezirksversamm„lung) care se compune din consilieri municipali aleşi „din district. Districtul execută munca locală după „directivele date de organismul central.

„In ce priveşte finanţele acestea sunt asemenea ad„ministrate de organismul *central,* care primeşte şi „coordonează propunerile districtelor şi prepară bu„getul municipal..."

Mai departe, acelaş autor, trecând la *„dificultăţi administrative"* scrie :

„Formaţiunea nouei municipalităţi cu cele 20 dis„tricte ale sale a avut unele dezavantaje. Anumite „dificultăţi administrative şi tecnice s'au relevat în „districte; nu a fost totdeauna posibil să fie evitată „o muncă dublă şi oarecare diferende între districte „şi organismul central. Procedura fatal lungă a tre„cerei afacerilor prin biurourile districtelor, prin con„siile consultative ale districtelor, prin magistrat şi „adunarea generală a consiliului municipal a antrenat „oarecare întârzieri în soluţionarea chestiunilor im„portante. Intr'o epocă de tensiune economică ca cea „actuală, cheltuelile născând din complexitatea ad„ministraţiunei şi a celor douăzeci de adunări dife„rite [2]) sunt foarte resimţite. S'au produs deci multe „schimbări la legea Marelui Berlin. După lungi dis„cuţiuni un proect convenabil de lege s'a prezentat în „*Landtag"* [3]) de către guvernul Prusian. Acea pro„punere nu este decât o încercare de simplificare a „administraţiei în special prin reducerea numărului „districtelor la 10 şi prin o corecţie a greşelei comise „de a se divizà zona centrală în 6 districte. *Fiecare „district, natural, a încercat să câştige oarecare inde„pendenţă* şi aceasta nu poate conduce la un lucru „eficace, în particular în cele 6 districte interioare, „cari au legături atât de intense încât formează o „singură entitate. Ar fi deci util în reorganizarea zo„nelor administrative să se acorde o mare atenţie în „reajustarea limitelor. Actualmente se întâmplă ade„sea ca în zona exterioară arterele principale de cir„culaţie dintre două districte să fie de resortul unei „alte comune..."

Iată dar că într'un oraş de milioane de locuitori ca Marele Berlin şi în care bugetul era *unic,* şi cu un singur consiliu, divizat însă în mai multe, a trebuit să se revină la un sistem mai centralist într'o ţară ca Germania, dintre cele mai descentralizate. După cum ştim, finanţele acestui oraş ajunseseră anii trecuţi la faliment. Pentru Bucureşti concluzia apare de la sine.

De altfel acest fel de descentralizare administrativă într'un acelaş oraş este un non sens ştiinţific, în epoca automobilului, a telefonului, radiofoniei, etc., când distanţele aproape s'au suprimat, şi când întreprin-

1) International Housing and Town Planning Bulletin. April, 1931.

2) La Bucureşti şi suburbane, sunt total 17 adunări de consilii comunale diferite, deşi Marele Berlin ocupă 88.000 hectare destinate unei populaţii de peste 9 milioane locuitori, iar municipiul Bucureşti circa 36.000 hctare pentru o populaţie viitoare de circa 1,5 milioane locuitori.

3) Parlamentul prusian.

www.dacoromanica.ro

derile industriale în scop de a produce eftin se concentrează cât mai mult.

Principiul descentralizărei a fost greşit înţeles la noi.

Prin descentralizare se înţelege sporirea de competenţă a organelor selecţionate în subordine, dar nu desfiinţarea coeziunei între elementele similare, anihilarea unităţei de concepţie, de execuţie şi de control.

2. O ORGANIZAŢIE VIITOARE.

1. Municipiul Bucureşti trebuie să rămână ca organ superior de directivă şi control pentru un teritoriu ce interesează strâns Capitala din punct de vedere hygenic şi chiar economic (în special ca circulaţie şi transporturi). Aşa dar zona administrativă a lui să rămână cel puţin cea de astăzi, dacă nu chiar să se extindă şi la comunele vecine dincolo de linia ferată de centură.

2. Sectoarele interioare Capitalei ca organizaţii independente trebuie să dispară. Capitala nu poate avea decât un singur consiliu comunal, un singur buget şi un singur rând de servicii pentru întregul teritoriu. Consiliul Comunal va putea fi ales, şi e bine să fie ales cu reprezentanţi pe circonscripţii (recomandabil circonscripţiile poliţieneşti) ca să se determine mai precis nevoile locale. Recensământul din 1930 va putea stabili numărul de reprezentanţi în Consiliu al fiecărei circonscripţii.

3. Consiliul Comunal al Capitalei va alege pe Preşedintele său, iar rolul acestui consiliu să fie numai votarea bugetului, a programului de lucrări, a controlului gestiunei organelor de execuţie, etc. adică va avea rolul parlamentului în stat.

Consiliul general va fi format din consiliul Capitalei şi acelea ale suburbanelor şi va fi prezidat de preşedintele adunărei ales de acel Consiliu General.

Primarul municipiului şi cei ai suburbanelor vor fi aleşi de consiliile respective şi întăriţi de guvern.

Primarii împreună cu funcţionarii vor formà organele executive. Primarul Municipiului va avea în Municipiu un rol analog cu al Miniştrilor în stat, va fi de drept membru al Parlamentului şi va lua parte în Consiliile de Miniştrii. Aceşti primari vor fi inamovibili, iar primarii suburbanelor vor fi sub controlul Primarului Municipiului.

6. Fiecare serviciu executiv va fi organizat pe circonscripţii şi suburbane, dar sub conducerea unică, iar bugetul general va cuprinde separate veniturile şi cheltuelile, la material şi personal, pentru fiecare circonscripţie şi suburbană. Un capitol special din bugetul general va cuprinde veniturile întreprinderilor de interes general şi cheltuelile cu materialul şi personalul pentru lucrările de interes general al municipiului.

7. Servicii de conducere şi control general pe specialităţi vor trebui să existe câte unul pentru întregul municipiu (un singur serviciu tecnic, unul sanitar, unul financiar, unul de contencios, de administraţie, de stare civilă şi de instrucţie şi cultură).

8. Organul tutelor al municipiului va fi Ministerul de Interne.

9. In ce priveşte aplicarea principiilor urbanistice în municipiu, aceasta se va face prin o lege specială a planului de sistematizare care se va întocmi după o concepţie analoagă, dar perfecţionată, cu aceia a legei Cassei Lucrărilor Oraşului din 1894, dar căzută în desuetudine.

Prof. C. SFINŢESCU

RESUMÉ

La loi du municipe Bucarest et la réorganisation du Service Technique Municipal

L'auteur montre qu'avant 1925, quand les services communaux étaient unifiés pour le municipe Bucarest tout entier, les travaux étaient résolus plus facilement.

Après 1925, la répartition par arrondissement des services, à des Mairies autonomes, a causé beaucoup d'anomalies, a compliqué les travaux, a majoré considérablement les dépenses. En effet, en 1914—1915 dans le système centralisé, les dépenses de l'administration de Bucarest étaient de 20.650.000 lei or. desquels 8.265.000 lei or. représentaient les intérêts et l'amortissement des anciennes dettes, la ville ayant 1913 fonctionnaires, tandis qu'en 1928, pour les quatre mairies d'arrondissement autonomes et aussi pour la mairie centrale, les dépenses ont augmentés à environ 42 millions lei or, de quels moins d'un million lei or pour l'amortissement des dettes, le nombre de fonctionnaires étant de 2300, et en plus ceux non prévus dans le budget.

Après avoir donné un exemple de complication administrative, dans le cas de resolution d'une demande d'autorisation de bâtir, l'auteur montre les conclu-

www.dacoromanica.ro

sions prises de l'expérience de la ville de Berlin, laquelle cherche a renoncer à une descentralisation moins prononcée, quoique l'Allemagne est un pays tout à fait descentralisé, comme exécution.

L'auteur conclue qu'a Bucarest s'impose le regroupement des Services Communaux, et en particulier du service technique, pour économie, unité de concéption et contrôle de l'execution.

On finit par une proposition d'organisation du municipe, la supression des arrondissements, ayant un seul Conseil Communal dans lequel doit entrer aussi les représentants des communes sous-urbaines, avec un président élu de son sein.

Le Maire du Municipe sera inamovible. On demande encore une loi spéciale d'urbanisme, pour la sistématisation du municipe.

www.dacoromanica.ro

CIRCULAŢIA IN CENTRUL CAPITALEI IN RAPORT CU LINIILE DE TRAMVAYE

de *Prof. C. I. Sfinţescu*

In studiul de sistematizare a Municipiului Bucureşti „Căile de Comunicaţie şi Transporturile" admis şi de Comisiunea de Sistematizare prevăzută în legea acestui municipiu, am demonstrat necesitatea executărei cât mai neîntârziate a unui inel central având traseul ca în fig. 1. Scopul principal al unui asemenea inel este ca pe acolo să se dirijeze toate vehiculele care actualmente încurcă, în mod neînchipuit de mult, circulaţia în centrul oraşului. Asemenea vehicule cari încurcă circulaţia în primul rând sunt adevăratele trenuri de tramvaye electrice, apoi camioanele şi căruţele cu tracţiune animală, ş. a.

Dar nu numai descongestionarea circulaţiei, ci mai ales pericolul permanent, pe care în deosebi tranvayele electrice îl accentuiază neîncetat pentru vieţile oamenilor, ne face să considerăm că, până la executarea inelului central de degajare, trebuesc găsite şi alte măsuri de îmbunătăţire a circulaţiei şi de siguranţă.

In adevăr, centralizând, nu cu puţină muncă stăruitoare, la Prefectura Poliţiei Capitalei, datele asupra diferitelor accidente provenite din cauza circulaţiei în Bucureşti, am constatat că : 1) astfel de accidente sunt anual în continuă creştere, atât cele cu răniri, cât şi cele simple; 2) că proporţia cea mai mare de accidente reportată la numărul vehiculelor în circulaţie o dă tramvayele electrice (0,7 accidente de vehicul pe an) şi cea mai mică o dă vehiculele cu tracţiune animală (cu 0,013 accidente de vehicul pe an); 3) că, dacă serviciul tehnic al serviciului circulaţiei dela Poliţia Capitalei ar fi organizat în mod ştiinţific, cifrele reale ar demonstra o situaţie mult mai gravă [1]); 4) că cele mai multe accidente se produc în partea centrală a Capitalei, după cum se vede şi în fig. 2, care reprezintă diagramatic constatărilor ce rezultă din cifra pe ultimii trei ani.

Faţă de asemenea constatări am atras incidental atenţia în Monitorul Uniunei Oraşelor (Nr. 10—12, anul VIII, pag. 45) asupra unor noui mijloace practice şi eftine de a elimina inconvenientul tramvayelor din centrul oraşelor mari, şi anume prin scoaterea liniilor de tramvaye din centru şi introducerea unui nou vehicul electric numit *trolleybus,* care utilizează cablurile electrice existente ale tramyelor de pe fostele linii desfiinţate. Sistemul a fost introdus în peste 25 oraşe din Anglia şi acum şi în alte ţări, ca Franţa, Belgia, Germania, Statele Unite. Incheiam acea notă cu observaţia că ar fi de dorit să se scoată liniile tramvayelor electrice şi din centrul Capitalei.

De fapt d. *D. Dobrescu,* Primarul Municipiului Bucureşti, a observat de mult timp inconvenientul liniilor de tramvay în inima oraşului şi numeroasele accidente la care acestea dau loc, şi încă din Mai 1931 a cerut ca Direcţiunea Technică a Municipiului să-i prezinte un studiu în vederea scoaterei acestor linii din centru într'un termen cât mai scurt [2]).

---

1) In adevăr, nu toate accidentele sunt înregistrate iar cele înregistrate nu sunt determinate prin date precise. Apoi multe accidente nici nu sunt măcar cunoscute de poliţie, publicul faţă de rezultatele practice ce se obţine cu reclamaţiile, renunţând a mai interveni la organele administrative. De aceia în studiul precitat arătăm că este recomandabilă o nouă organizare a Serviciului Circulaţiei Capitalei.

2) Notele de serviciu Nr. 901 X/C. L. M. 931 şi 2441 X/C. L. M. 931.

www.dacoromanica.ro

Cele ce prezentăm acum sunt rezultatul acelui studiu.

Găsim că problema cum este pusă de d-l Primar al Muncipiului este foarte logică. Din cercetarea chiar superficială a planului oraşului se constată uşor că nu există actualmente străzi suficient de largi şi lungi care să permită traversarea centrului oraşului de căeste aşa de defavorabil tăiat de alte străzi, în cât nici acesta nu este utilizabil acum, fără mari pericole unei circulaţii de tramvaye. Prin urmare centrul capitalei neavând străzi care să poată primi linii de tramvaye în mod convenabil, liniile care acum sunt atât de incomode urmează a fi scoase iar transportul satisfăcut prin alte mijloace.

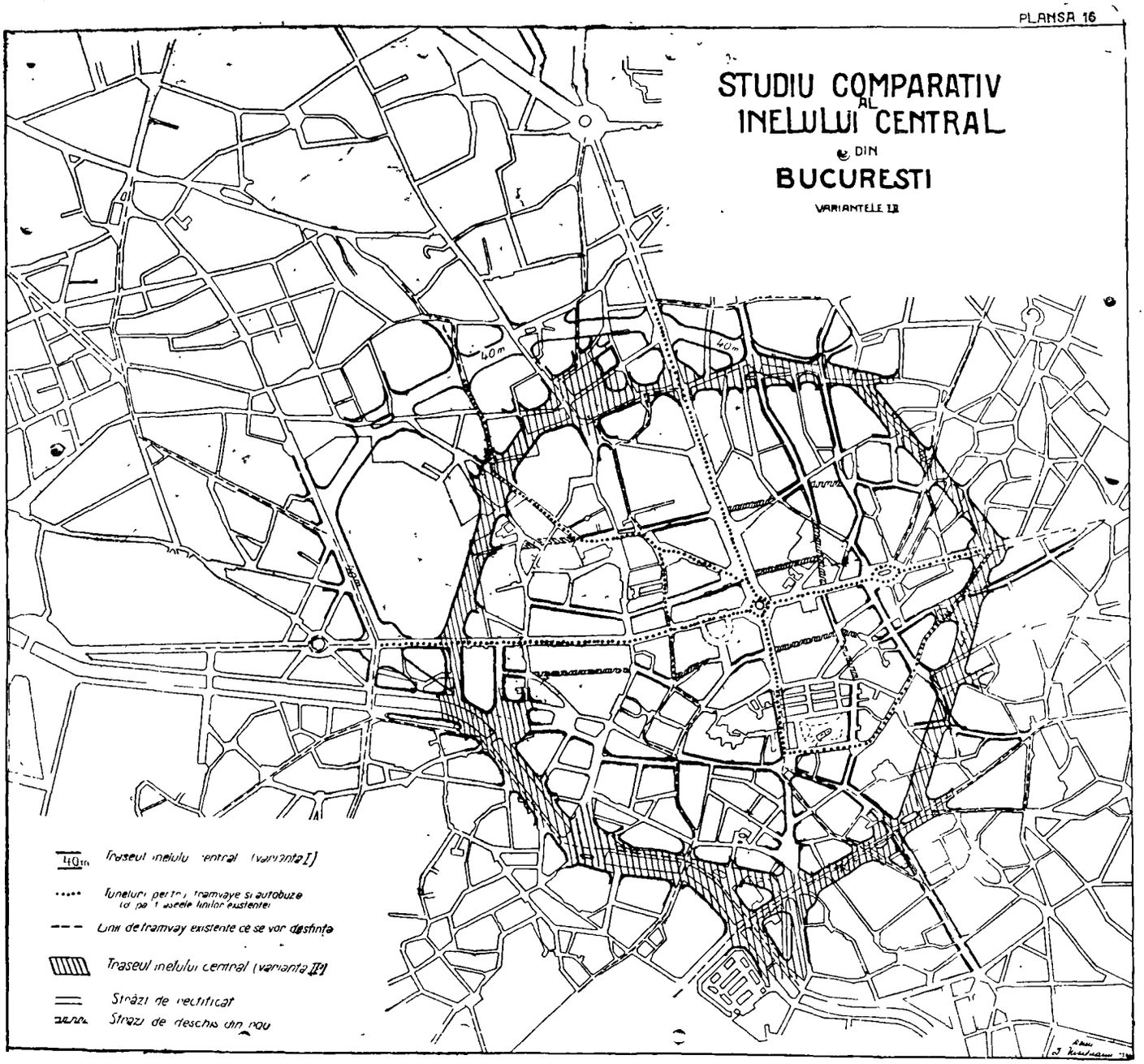


Fig. 1.

tre liniile de tramvaye. Singurele artere care *aveau* acest caracter, era B-dul Elisabeta-Carol, devenit acum absolut insuficient în centru, şi a căror lărgire nu se va realiza nici după mai multe generaţii; cât priveşte B-dul Brătianu este quasi înfundat în str. Colţei, iar pe porţiunea str. Sturza-Piaţa Brătianu

Dar mai vine şi un alt fapt în favoarea premizei pusă de d. Primar al Muncipiului: nici nu este necesar din punctul de vedere al interesului populaţiei ca liniile de tramvaye să traverseze chiar centrul oraşului, căci populaţia Bucureştiului, de altfel ca şi în cele mai multe oraşe mari, vine dela periferie la centru pentru

www.dacoromanica.ro

a-şi rezolvi afacerile şi nu există decât o infimă minoritate care ar avea nevoie să treacă direct dala un capăt la celalt capăt al unui diametru al oraşului, fiindcă astfel cum se găseşte acum structura Capitalei, capetele diferitelor diametre ale oraşului nu sunt poli de atracţie a circulaţiei. Şi dacă eventual Gara de Nord, Gara Filaret, Gara Obor, Abatorul şi Halele Centrale ar constitui cel mult câteva puncte de concentrare, acestea pot fi mai cu folos practic legate prin linii care să evite miezul central al Capitalei, un fel de linii cari de fapt există şi astăzi şi pot fi menţinute în reţeaua viitoare.

Prin urmare dacă populaţia va fi adusă dela periferie până la limita sâmburelui central, aceasta va avea de parcurs încă maximum 700—800 m. pe jos, scopul transportului este încă îndeplinit, pe când centrul oraşului va fi descongestionat şi populaţia mai ferită de accidente.

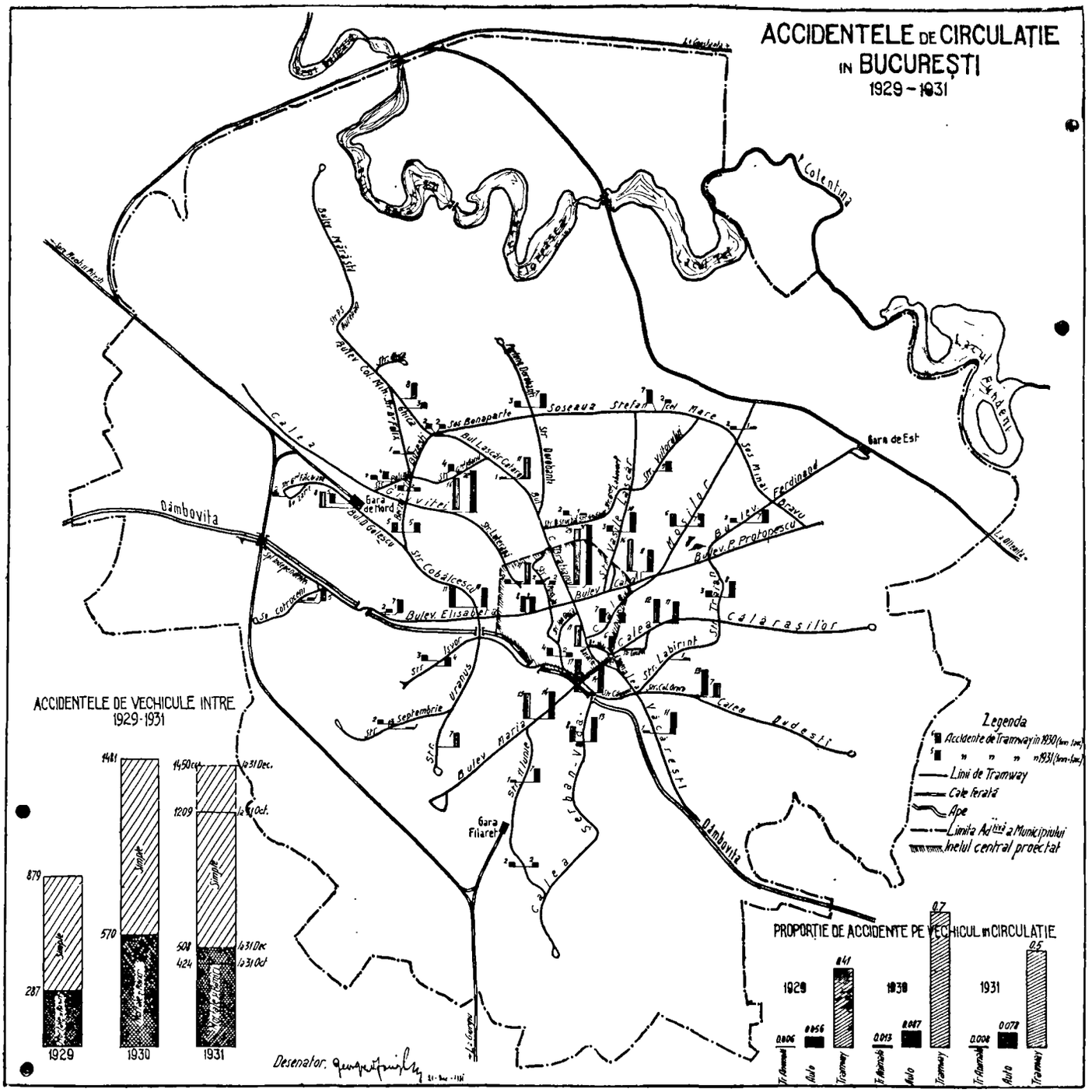


Fig. 2.

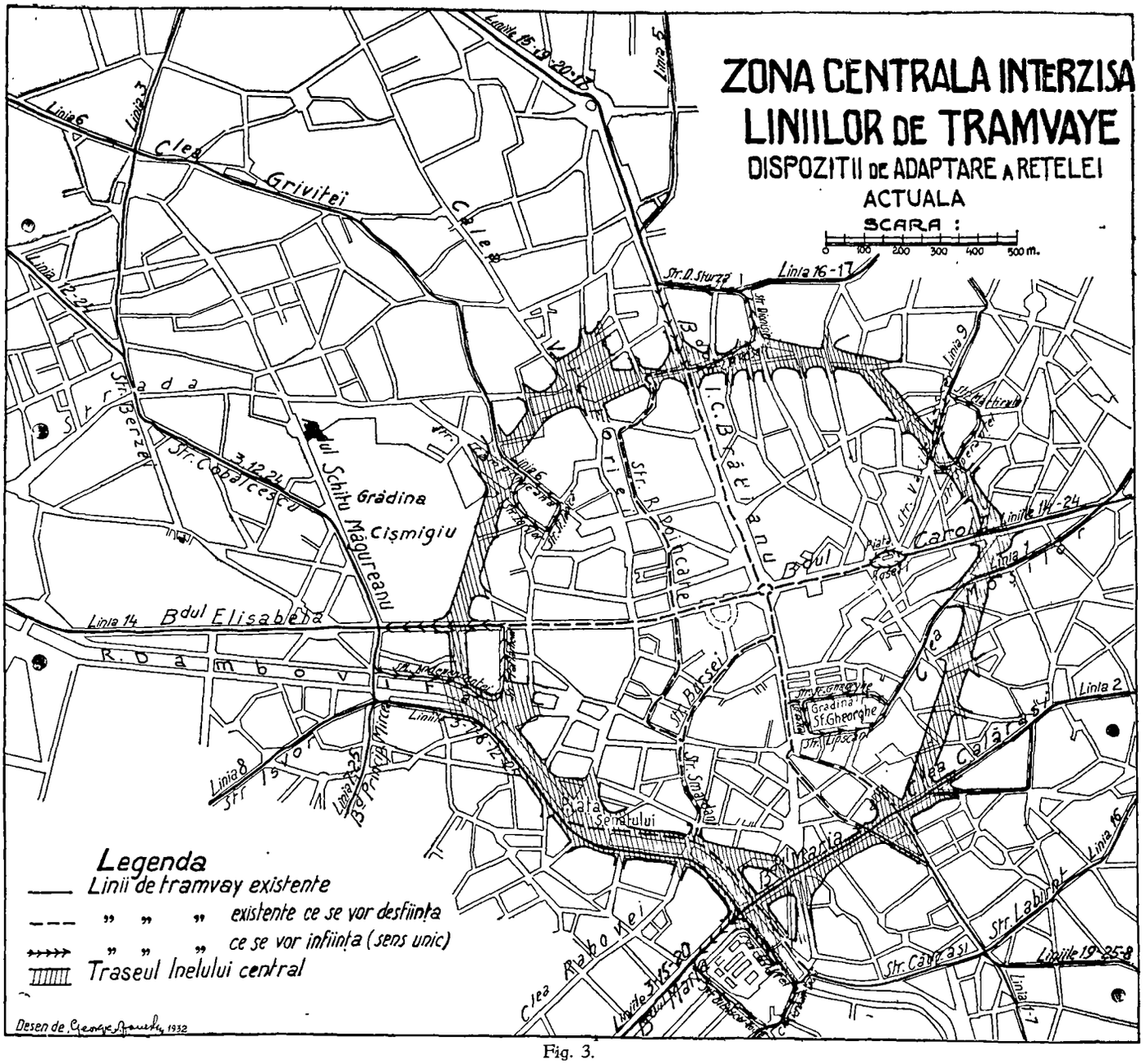
In acest chip s'a procedat la Roma, la fel la Paris şi în toate oraşele mari, unde tramvayele nu mai pătrund în centru. La Londra tramvayele electrice nu au fost niciodată admise.

Acum cu punerea în practică a trolleybusului dis-

www.dacoromanica.ro

pare şi ultima obiecţiune ce poate fi adusă de Societatea de Tramvaye.

„L'Administration Locale", organ al Uniunei Internaţionale a Oraşelor, în numărul 59 pe Septemvrie 1931, ocupându-se de circulaţia în oraşe şi de trolleybus, arată că circulaţia automobilă a congestionat traficul şi i-a accelerat ritmul; că practicesţe lărgirea străzilor în oraşe este nerealizabilă şi că deci trebuie eliminate din oraş vehiculele cari nu au nici mobilitatea de adaptare la condiţii, nici iuţeala celorlalte. O linie de travmay împiedică circulaţia chiar numai prin simpla sa prezenţă pe o stradă, iar vehiculele tramvayului sunt un obstacol, care prin o mică pană face ca tot serviciul să fie dezorganizat şi circulaţia obstruată. Şi noi ştim, mai ales în Bucureşti, de câte ori se întâmplă asemenea pane, care înşiră chiar pe B-dul Brătianu, dela statuia Brătianu până la strada D. Sturza şi chiar mai departe, un zid de vagoane, ce împiedică orice traversare a acestei artere, cu toate ordonanţele poliţiei care nu permite a se înghesui vagoanele unele în altele la staţionare, ca şi în timpul circulaţiei.


ZONA CENTRALA INTERZISA
LINIILOR DE TRAMVAYE
DISPOZITII DE ADAPTARE A RETELEI ACTUALA
SCARA :
0 100 200 300 400 500 m.
Legenda
Linii de tramvay existente
" " " existente ce se vor desfiinţa
" " " ce se vor infiinţa (sens unic)
Traseul Inelului central
Desen de George Ionescu 1932
Str. D. Sturza
Linia 16-17
Linia 9
Linia 1
Linia 2
Linia 16
Linia 14
Linia 8
Linia 6
Linia 3
Linia 5
Linia 12-24
Str. Berzei
Str. Cobălcescu
Gradina Cişmigiu
Str. Rabinicalte
Str. Batiştei
Str. Smârdan
Str. Labirint
Str. Căuţ-asi
Str. Rabaiei
Str. Lipscani
Gradina Sf. Gheorghe
Piata Senatului
Piata Rosetti
Piata Universitatii
Piata Victoriei
Piata Romana
Piata Mihai Viteazul
Piata Unirii
Piata Traian
Piata Matei Voievod
Piata Victoria Romana
Piata Sf. Ioan
Piata Sf. Gheorghe
Piata Sf. Ioan
Piata Sf. Gheorghe
Piata Sf. Ioan
Piata Sf. Gheorghe

și circulația vagoanelor împiedică orice staționare particulară pentru îmbarcare sau debarcare, iar o staționare pe trotoare este interzisă cu mari amenzi ! Când se mai adaogă și oarecare încurajare dată wattmanilor de a „poussa" vehiculele care îi jenează în graba lor, sau staționează pe linie, înțelegem de ce procentul de accidente și proteste contra societăților de tramvaye este așa de mare !

Trolleybusul, care are acum o iuțeală comercială superioară tramvayului și autobului (11,97 km. pe oră tramvayul, 13 km. pe oră autobuzul și 14,55 km. pe oră trolleybusul) poate da și o rentabilitate mai mare, devine deci o obligație a fi introdus chiar de către S. T. B. unde Comuna este interesată cu capital și caută a avea o rentabilitate cât mai mare, satisfăcând în acelaș timp și interesele permanente și generale ale populației.

* * *

Față de aceste concluziuni am întocmit deci schița din fig. 3 în care sunt indicate punctat liniile ce urmează a fi suprimate din centrul orașului și cu linie cu săgeți porțiunile noi ce trebuie să se execute spre a forma bucle de întoarcere în sens unic a tramvayelor în apropiere de centru pentru ca astfel vagoanele să poată face cât mai multe curse pe oră, fără a pierde un timp prețios pentru întoarcere.

Din figură se vede că distanțele dela stațiunea de cap (buclă) la centrul geometric al orașului sunt foarte reduse, astfel că orice voyajor poate cu ușurință să facă restul de parcus pe jos. De altfel, în acest centru circumscris de buclele de întoarcere și de celelalte linii de tramvay care ocolesc centrul, pot fi introduse trolleybusul sau linii speciale de autobuze mai prezentabile cari ar putea face serviciul pentru cei ce nu voesc a se deplasa cu piciorul.

Din fig.3 se poate observa că s'a respectat miezul central închis de inelul indicat în fig. 1 cu singura excepție a liniei Calea Moșilor-Bis. Sf. Gheorghe, nevoite fiind a găsi acolo spațiul pentru o buclă de întoarcere.

Din cauza marei circulații în jurul Halelor Centrale propunem mutarea liniilor de tramvay pe cheiul drept al Dâmboviței, începând din Piața Senatului (unde traversarea actuală a pieței cu linii de tramvaye este periculoasă circulației) până la B-dul Maria unde se introduce o buclă sens-unic în jurul pieței Bibescu-Vodă, pentru descongestionarea circulației.

Un singur punct este mai dificil: bucla pentru linia pe Str. Câmpineanu care trebuie dusă prin str. Sf. Ionică, Zorilor și Brezoianu, Valter Mărăcineanu, cu mișcarea în sensul invers indicat în această înșirare.

Desființarea a circa 5 km. de linii duble din centru, va face posibilă o exploatare mai economică și mai sigură decât acum.

Diferitele puncte periferice vor putea și în viitor să fie legate prin linii directe, de ex.: Gara de Nord cu Gara Obor, prin aceiaș linie ca și acum; gara de Nord cu gara Filaret și Abator prin B-dul Schitu Măgureanu și Splaiul Dâmboviței, etc. Prin urmare liniile ce vom întrerupe în centru nu vor înrăutăți de loc legăturile directe între periferii la punctele magnete ale circulației.

In schimb influența în bine la circulația din centru se va resimți imediat și aspectul orașului va fi cu totul altul. Pagubele de material, vieți omenești și timp vor fi mult reduse. O asemenea transformare va fi posibilă în cel mult trei luni, întrebuințând materiale din țară, pentru unele piese speciale necesare transformărilor puțin importante ce vor fi necesare.

RÉSUMÉ

La circulation au centre de la Capitale, et les lignes de tramways

Par les dernières statistiques, on constate que le nombre d'accidents de circulation a grandi continuellement dans la capitale, que les tramways donnent le pourcentage le plus grand de ces accidents (0,7 accidents par vehiculs, la traction animale 0,013 accidents par vehicul par an); le plus grand nombre de ces accidents se produit dans la partie centrale de la ville.

Pour éliminer ces inconvénients, l'auteur propose l'utilisation au centre de la ville de Bucarest comme en occident, du *trolleybus*.

Mr. D. Dobresco, le Maire de Bucarest, ayant l'intention de suprimer les lignes de tramways du centre de la ville, l'auteur propose un anneau central, artère future, à l'interieur duquel les lignes de tramways ne seront pas admises.

Jusqu'à l'execution de cet anneau, on doit arrêter les lignes existentes à la limite de l'anneau en y formant des boucles de retour.

Celle-ci serait une méthode efficace, pour apporter immédiatement une amélioration essentielle dans la circulation de la capitale.

www.dacoromanica.ro

UN CAZ EXCEPŢIONAL: ŞCOALA SUPERIOARA DE ŞTIINŢE DE STAT

de PROF. C. SFINŢESCU

Orice activitate care se desfăşoară regulat, precis, fără zgomot şi spre folosul public, un timp mai îndelungat, este o excepţie în zilele noastre. Când însă acea activitate s'a acumulat timp de 60 ani, numai prin proprii mijloace, şi chiar împotriva unor atacuri invidioase, constitue mai ales în România, un fenomen demn de semnalat, nu numai pentru curiozitatea pe care o stârneşte orice ese din comun, dar în deosebi pentru exemplul ce trebuie scos la iveală, atât de preţios la noi.

Fenomenul ni-l oferă *Şcoala Superioară de Ştiinţe de Stat.*

— O şcoală din iniţiativă privată care dela 1871 până astăzi a putut strânge, păstrà, multiplica, selecţionà un corp profesoral în majoritate dela universităţile noastre, iar restul specialişti funcţionari superiori ai statului.

— O şcoală care de 60 ani scoate promoţii de elemente capabile din cari au funcţionat în chip demn în serviciile publice ale ţărei;

— O şcoală care a ridicat continuu nivelul intelectual al elementelor chemate a fi pregătite în sânul ei;

— O şcoală care, fără a pretinde vreodată vreun ajutor material dela stat, fără a primi vreo sumă din vreun buget public, a reuşit totuşi prin sacrificiul corpului său profesoral, să-şi atragă elogiile reprezentanţilor Ministerului chemat a-i controlà activitatea şi rezultatele obţinute la finele fiecărui an.

— O şcoală, care nu numai că nu consumă nimic din bugetul public, dar din contră, alimentează acel buget cu diferite impozite ce varsă statului, deşi serveşte numai interesul general al statului.

Nu este dar această şcoală un fenomen în ţara noastră, mai vârtos acum, când totul purcede şi se termină la Stat, mai ales în materie financiară ?

Este dar interesant să cunoaştem cum a putut acest fenomen să aibă atâta vitalitate. Trebuie cunoscut, este momentul acum, când această şcoală este în preajma serbărei a peste 60 ani de activitate.

Fondată în 1871 sub denumirea de *„Şcoală Administrativă"* după îndemnul Ministerului Instrucţiunii Publice, a avut scopul să prepare persoane care să aducă apoi o schimbare a vieţei şi moravurilor politice şi administrative [1]), iar dela 1893 s'a numit, ca şi astăzi: *„Şcoala Superioară de Ştiinţe de Stat"*. Acum, când mai mult ca oricând, continuele prefaceri sociale şi administrative cer organe competente de execuţie, chemarea acestei şcoale cu un trecut atât de temeinic şi cu o experienţă aşa de dovedită, este învederată. Zgomotul care produce confuziuni însă este prea mare, societatea prea largă, preocupările prea variate în jurul nostru, şi atunci credem că nu mai este timpul „lucrului pe tăcute" ci al arătărei şi comparaţiei „lucrului pe văzute" şi „pe cunoscute". A tăcea asupra unei activităţi de valoare, necesară societăţii, mai ales în aceste timpuri de confuziune, este de dezertare dela datorie. Pentru linişţea conştiinţei noastre şi pentru satisfacerea interesului public şi al Uniunei Oraşelor, am crezut deci de cuviinţă să scrim aceste rânduri.

Aşa dar, această şcoală care a avut la înfiinţarea ei pe un Protopopescu-Pake, Opreanu, Olănescu, Păucescu, Nacu, Missir şi mulţi alţi oameni publici

1) Datele sânt luate din publicaţia şcoalei: „Şcoala Superioară de Ştiinţe de Stat din Bucureşti, ce-a fost, ce este şi ce rezultate a dat" (1931).

www.dacoromanica.ro

entusiaşti şi de înfăptuire în această ţară, nu putea decât să-şi păstreze vitalitatea şi seriozitatea ce tinde a deveni aproape centenară. Nu se putea să nu perfecţioneze zi de zi, an cu an, până a ajuns ceeace este astăzi, adică o *şcoală de învăţământ superior,* cu două secţii (cea politico-administrativă şi cea economico-financiară), cu seminarii, cu o durată de trei ani de studii, controlată de stat pe bază de regulamente decretate şi *recunoscute de stat* prin legea din 14 Mai 1905, ca persoană morală, şi prin alte legi cari au admis ca diplomaţii Şcoalei Superioare de Ştiinţe de Stat să ocupe anumite funcţiuni publice alături de licenţiaţii sau doctorii în drept (legea poştelor, art. 24 şi 32; legea administraţiei locale din 1929 art. 183, 263 şi 264; legea judecătorească din 1925).

Din această şcoală au eşit actuali Directori Generali, Directori de Ministere, Inspectori la Banca Naţională, Inspectori Generali Administrativi, Inspectori Generali C. F .R., Inspectori Financiari, apoi în armată Generali, Coloneli, etc. fără a mai înşira numeroşi funcţionari, furnicile lucrătoare din organizaţiile administrative ale ţărei.

Şi când ne gândim la caracterizările şcoalei ce le-am înşirat mai sus, şi care constitue un fenomen pentru ţara noastră, nu putem să nu tragem concluzia că această şcoală *reprezintă şi acum sacrificiul corpului profesoral al unor oameni cu clară vedere în ţara noastră, aproape toţi actuali profesori universitari, din care unii şi foşti miniştrii,* pentru cari, în trecutul mai depărtat, ca şi în cel mai apropiat, şi-au exprimat *admiraţia* un *C. C. Arion* în 1911, când era ministru, sau d. Profesor Universitar *C. Stoicescu* în 1929, ca delegat al Ministerului Instrucţiei Publice la examenele şcoalei.

* * *

Dar pentru Uniunea Oraşelor din România care a luat iniţiativa şi a realizat înfiinţarea *„Institutului Urbanistic al României"* activitatea Şcoalei Superioare de Ştiinţe de Stat mai are şi o altă latură interesantă.

Aceasta este singura şcoală din ţara noastră care de mai mulţi ani a înţeles să îndrumeze pe absolvenţii săi spre o înţelegere clară urbanistică a vieţii administrative a organelor noastre locale, prin înfiinţarea a *trei catedre* pentru trei ramuri speciale ale Urbanismului. Nu este dovada spiritului de prevedere, de tinereţe acomodătoare ce persistă în Consiliul Profesoral al acestei şcoalei? Noi nu putem decât să ne felicităm pentru că am găsit sprijin în acţiunea noastră, şi nu putem decât să-i acordăm toată încrederea şi simpatia noastră, acestei şcoale.

Acesta este omagiul ce aducem celor peste 60 ani de muncă şi de sacrificii pentru ţară a acestei şcoale, înţelege datoria lor? Vor respecta munca trecută şi garanţia pentru viitor ?

Şi acum, cei ce nu au cunoscut acest fenomen, vor şi îi urăm din inimă: „ani cei mulţi înainte".

RESUMÉ

Un cas exceptionel: L'Ecole de Sciences d'Etat

L'auteur montre l'importance pour notre pays de l'École Supérieure de Sciences d'Etat, qui va fêter prochainement 60 ans d'activité.

Cette école a été fondée par l'initiative particulière de quelques hommes qui ont joué de roles importants en Roumanie, et a continuée de travailler dans l'intérêt général, sans aucun aide matériel de l'état. Au cours des dernières années on professe à cette école aussi de cours d'urbanisme, a trois objets d'étude.

On doit tenir compte de ce travail passé, comme une garantie pour sa persévérance aussi à l'avenir, et que les administrations du pays recrutent leur personnel parmi ses élèves.

www.dacoromanica.ro

NOTE

STATUTUL INSTITUTULUI NAȚIONAL URBANISTIC ITALIAN

Art. I. — Din inițiativa comitetului organizator al celui de al 12-lea congres internațional de locuințe și planuri de sistematizare și cu avansul în numerar acordat de acelaș comitet, s'a constituit în Roma Institutul Național Urbanistic.

Art. II. — Institutul are următoarele scopuri :

1. Studiul problemelor technice, economice și sociale relativ la sistematizarea și desvoltarea centrelor urbane.

2. Studiul chestiunilor relative la organizarea și funcționarea serviciilor publice cu caracter orășenesc.

Art. III. — După cererea instituțiilor interesate, institutul va putea înlesni studiul diferitelor probleme de interes comunal, înlesnind la nevoie întâlniri de reprezentanți, adunări de experți, expertize, etc.

Art. IV. — Sunt membri efectivi ai institutului :

1. Toate instituțiile care au făcut parte din comitetul organizator al celui de al 12-lea congres internațional de locuințe și care au depus cel puțin o cotă de lire 5.000.

2. Instituțiile și particularii care vor depune la Institut o sumă de 10.000 lire odată pentru totdeauna sau se obligă a depune o cotă anuală de 3.000 lire pentru o perioadă de cel puțin 5 ani.

Sunt membri agregați toate celelalte instituții, care au făcut parte din sus zisul comitet și care au depus o cotă mai mică de 5000 lire.

Membrii agregați vor putea trece la membrii efectivi, vărsând diferența între suma plătită sus zisului comitet și suma de lire 5.000.

Art. V. — Organele institutului sunt :

1. Consiliul General.

2. Comitetul de Direcție.

Art. VI. — Consiliul general este compus din reprezentanții membrilor efectivi ai Institutului. La adunările sale sunt invitați reprezentanții membrilor agregați, care pot lua parte la discuții fără drept de vot.

Art. VII. — Comitetul de direcție este compus dintr'un președinte, un secretar general și cinci consilieri, toți aleși din consiliul general sau din afara acestuia, însă să fie persoane cu o specială competință în materie urbanistică.

Președintele și secretarul general sunt aleși pe trei ani.

Consilierii sunt aleși în fiecare an.

Toți își păstrează funcțiunile până la instalarea succesorilor lor, chiar dacă a trecut termenul pentru care erau aleși.

Art. VIII. — Funcțiunile de președinte, de secretar general și de consilieri sunt gratuite. Vor putea fi eliberate indemnizații la dispoziția membrilor comitetului de direcție numai cu titlul de ramburs pentru cheltuelile efectiv întâmpinate sau indemnizații pentru funcțiunea de expert făcute cu studiul diferitelor probleme supuse spre examinare Institutului.

Art. IX. — Consiliul se întrunește în ședință ordinară odată pe an, în luna Octomvrie și în ședință extraordinară ori de câte ori comitetul de direcție va crede necesar.

El va delibera asupra următoarelor materii:

1. Verificarea și aprobarea bilanțului pe anul trecut.

2. Verificarea și aprobarea bugetului pe anul viitor.

3. Modificarea Statutului.

4. Stabilirea directivelor ce vor fi urmate de institut pentru ajungerea scopului urmărit.

www.dacoromanica.ro

Art. X. — Comitetul de direcţie se întruneşte ori de câte ori va fi nevoie, în orice caz nu mai puţin de 3 ori pe an prin ordinul preşedintelui, sau după cererea a doi consilieri pentru a stabili asupra următoarelor materii :

1. Pregătirea bugetului şi bilanţului.
2. Determinarea normelor ce se vor adopta la studiul problemelor supuse spre rezolvare institutului.

Art. XI. — Secretarul general va îngriji, pe baza hotărârilor luate de comitetul de direcţie şi hotărârei preşedintelui, de toate operaţiunile pentru administrarea sumelor prevăzute în bilanţ, complectarea studiilor de competinţa institutului, precum şi desvoltarea adunărilor consiliului, comitetului de direcţie şi comisiunilor instituite pentru examinarea diferitelor chestiuni.

Art. XII. — Toate sumele în numerar proprietatea institutului, care nu vor fi absolut necesare pentru cheltuelile prevăzute în bilanţ, vor fi învestite în rente de stat sau obligaţiuni emise de instituţii care prezintă o garanţie solidă financiară.

Art. XIII. — Veniturile Institutului se compun:

1. Dobânzile capitalurilor învestite.
2. Din cotizaţii şi ajutoare anuale depuse la institut.
3. Venituri extraordinare de orice natură.
4. Din vânzarea publicaţiunilor editate sub îngrijirea institutului.
5. Din toate sumele cu orice denumire ce vor fi vărsate institututului ca legate, donatii, etc.

Art. XIV.— Preşedintele sau delegaţii săi, secretarul general sau unul din consilieri, vor putea reprezenta institutul la adunări, congrese, întruniri unde institutul va fi invitat.

Reprezentanţii însă nu vor putea angaja financiar institutul de cât cu sumele prevăzute în bilanţul anului în curs, şi aceasta cu o prealabilă autorizare primită dela consiliul general sau dela comitetul de direcţie.

Art. XV. — In caz de imposibilitate de a se atinge scopul prevăzut la art. II al prezentului statut, lucru constatat de consiliul general special convocat în adunare extraordinară, se va proceda la lichidarea instituţiei, după normele pe care adunarea însăşi le va determina.

LAPTELE IN CAPITALĂ. *D-l Dr. Călinescu,* medicul veterinar şef al Municipiului Bucureşti, a întocmit pentru congresul internaţional de hygenă ce a avut loc în 1930 la *Dresda,* o serie de diagrame asupra consumului laptelui şi altor alimente de origină animală în Bucureşti.

Consiliul de hygenă al Municipiului luând în discuţiune în ultimul timp „problema laptelui" tot d-l Călinescu a furnizat unele cifre de actualitate. Dăm mai jos câteva din cele ce interesează mai mult.

In 1930 se găseau în jurul Capitalei 1792 lăptari şi 26130 vite de lapte.

Acestea furnizau în oraş 169318 litri lapte pe zi ce dădeau vitele sus arătate, din care laboratorul comunal a controlat în întregul curs al anului 3.355.174 litri, ridicând 2912 probe, din care s'au găsit nereglementare 933.

In anul 1931 numărul lăptarilor a sporit considerabil, la 2869, ceeace este explicabil prin lipsa de rentabilitate a agriculturei.

In 1929 cantitatea de lapte consumată zilnic în Capitală era cam de 60.000 litri zilnic, (deci ne găsim în o vădită ameliorare). In acel an numai 6,6% din lapte se aducea de aiurea (Ardeal, prin lăptăria comunală).

Revenea astfel pe cap de locuitor numai 0,08 litri pe zi.

Laptele provenea 73% dela vaci şi 27% dela bivoliţe şi era desfăcut 70% de lăptari ambulanţi, 14% la lăptării, 9,5% ca derivate ale laptelui şi 5,5% în lăptării propriu zise.

Serviciul Sanitar a controlat peste 1.877.000 litri adică 8% din total şi a confiscat în 1929 peste 10.000 litri lapte, peste 100 kgr. brânză, câte circa 90 kgr. unt, lapte bătut, şi câteva kgr. iaurt şi frişcă. Confiscările maxime au fost în Mai şi Noemvrie. Au fost controlaţi în acel an cam 20.000 lăptari.

Probele de lapte bătut s'au dovedit cele mai neregulamentare (100%).

Vacile tuberculinizate erau circa 5000.

Comunele ce dau cel mai mult lapte sunt suburbanele Dobroeşti, Dudeşti şi Chiajna.

www.dacoromanica.ro

CARNEA ŞI DERIVATELE IN CAPITALĂ. Ne servim de aceleaşi tabele ale d-lui *Dr. Călinescu* pentru anul 1929.

S'au tăiat în acel an cam 180.000 vite bovine la abatoriul municipiului, cam 110.000 porci şi peste 200.000 ovine, rezultând 21,5 milioane kgr. carne de bovine, 10,5 milioane kgr. carne porc şi 2,06 milioane kgr. carne ovine, ceeace revine pe an şi pe cap de locuitor 26 kgr. carne vacă, 13 kgr. carne porc şi 2,5 carne oaie.

Serviciul Sanitar a confiscat circa 30.000 kgr. cărnuri, din care câteva sute kgr. bolnave, restul alterate şi peste 1000 kgr. cărnuri tăiate clandestin. Maximum de confiscări au avut loc în luna Noemvrie.

Grăsimi. Din aceste cărnuri s'au scos peste 300.000 kgr. untură de porc şi aproape 200.000 kgkr. seu, ceeace revine pe an şi cap de locuitor cam 4,4 kgr. untură de porc şi 2,2 kgr. seu, adică pe zi 0,012 kgr. untură şi 0,006 kgr. seu, foarte puţin.

Piei—Sânge. S'au scos în 1929 dela abator aproape 3,5 milioane kgr. piei şi numai vre-o 400.000 kgr. au fost introduse din afară cu c. f. din care 78% provin dela bovine, 13% dela ovine şi numai 9% dela porcine.

Circa 1,3 milioane kgr. sânge s'a scos dela bovine şi vre-o 400.000 kgr. dela porci, restul dela alte vite mărunte.

3. **Turbarea**. Din aceiaş sursă :

Cazurile cresc continuu, adică dela circa 50 în 1920, la 500 în 1929. A crescut în aceiaş proporţie şi numărul persoanelor tratate la Institutul Antirabic.

Rezultă că ecarisajul nu activează suficient în Bucureşti.

C. I. S.

www.dacoromanica.ro

RECENZII

ISTORICUL DEZVOLTĂREI TECHNICEI ROMÂNEŞTI *(3 volume publicate cu ocazia semicentenarului său, de către Societatea Politechnică din România 1881—1931)*. De vânzare la Societatea Politecnică şi librării, total lei 1100.

Este de prisos să mai insist asupra valoarei şi importanţei materialului cuprins în aceste 3 volume. De aceia voi menţiona numai tabla de materii a fiecărui volum, fiindcă în viitor oricine se va interesa de technica românească va trebui să le consulte.

Vol. I: (403 pag.) cuprinde: lista membrilor Societăţii Politechnice, a foştilor preşedinţi, a comitetului pe anul 1931. Apoi rapoartele d-lor:

Ion Ionescu: „Societatea politechnică faţă de ştiinţa technică şi economia naţională" (19 pag.).

D. Stan: „Buletinul în cursul celor 50 ani de existenţă a Societăţii Politechnice" (6 pag.).

G. Ţiţeica: „Dezvoltarea ştiinţelor matematice în România" (12 pag.).

G. Filipescu: „Rezistenţa materialelor şi statica grafică" (6 pag.).

Dr. Hurmuzescu: „Progresele fizicei în decursul celor din urmă 50 ani" (17 pag.).

E. Severin: „Istoricul dezvoltărei chimiei la noi în decursul ultimilor 50 ani" (12 pag.).

G-l Scarlat Panaitescu: „Arma Geniului" (14 pag.).

Col. Gh. I. Popescu: „Evoluţia materialului de artilerie în decursul ultimilor 50 ani" (14 pag.).

Comandor Boerescu: „Marina" (12 pag.).

Cezar Orăşanu: „Aerostaţia" (2 pag.).

Er. Lăzărescu: „Arhitectura Românească în ultimii 50 ani" (11 pag.).

Duiliu Marcu: „Arhitectura în clădiri, contribuţiuni la istoria dezvoltărei Arhitecturei în România dela 1881 până azi" (22 pag.).

D. Bănescu: „Terasamentele, procedeele de construcţii, drumurile, etc. în decursul ultimilor 50 ani" (20 pag.).

A. Ioanovici: „Istoricul dezvoltărei technice a betonului în România" (16 pag.).

Ion Ionescu: „Podurile" (49 pag.).

V. V. Stoika: „Exploatarea Căilor Ferate Române în decursul ultimilor 50 ani" (20 pag.).

Gh. Popescu: „Lucrări de navigaţie fluvială şi maritimă" (10 pag.).

V. Roşu: „Indiguirea regiunei inundabile a Dunărei" (12 pag.).

Cristea Mateescu: „Amenajarea căderilor de apă" (11 pag.).

D. Germani: „Alimentări cu apă şi canalizări în România" (45 pag.).

Cincinat I. Sfinţescu: „Urbanismul în general şi în România în special" (41 pag.).

In **Vol. II**, de 559 pagini, s'au publicat rapoartele d-lor:

Agripa Popescu: „Locomotivele din punct de vedere constructiv" (11 pag.).

Teodor Balş: „Materialul rulant de căi ferate" (40 pag.).

Ion D. Ghica: „Clădiri marine" (4 pag.).

D. A. Pastia: „Motorul Diesel, introducerea şi răspândirea lui în România" (17 pag.).

Chr. Penescu Kertsch: „Dezvoltarea automobilismului în România" (16 pag.).

E. Carafoli: „Istoricul dezvoltărei aeronauticei în România" (12 pag.).

M. Cioc: „Material de război" (14 pag.).

Agripa Popescu: „Material agricol" (10 pag.).

C. C. Teodorescu: „Incercări de materiale" (24 pag.).

N. Stănescu: „Industria metalurgică, turnătoriile şi instalaţiile mecanice din România în ultimii 50 ani" (41 pag.).

C. Malcoci: „Industriile tutunului, chibriturilor şi sărei" (41 pag.).

A. Şeibulescu: „Dezvoltarea industriei textile în România în decurs de 50 ani" (1881—1931) — (11 pag.).

S. Aslan şi *G. Melinte:* „Industria zahărului în decursul ultimilor 50 ani" (18 pag.).

Nina Georgescu: „Industria alcoolului" (9 pag.).

I. Nicolini: „Istoria amidonului şi glucozei" (11 pag.).

Radu Tăruşanu: „Industria uleiurilor vegetale în România" (25 pag.).

Liliana Georgescu: „Industria pielăriei" (9 pag.).

Aurel Rainu: „Industria cimentului" (29 pag.).

George Capşa: „Starea şi dezvoltarea industriei cera-

www.dacoromanica.ro

mice dela fondarea Soc. Politechnice 1881 până azi 1931" (7 pag.).

F. Blanckenberg: „Industria sticlei" (8 pag.).

M. P. Florescu: „Industria forestieră" (4 pag.).

G. A. Ioachimescu: „Industria grafică în România, în special în ultimii 50 ani" (23 pag.).

I. Ştefănescu-Radu: „Distribuţia şi utilizarea energiei electrice în România, dela 1881 până la 1931" (34 pag.).

Const. Budeanu: „Producerea şi transportul energiei electrice" (25 pag.).

Leon Fournaracki: „Industria accumulatorilor în România" (9 pag.).

P. Stachelin şi *Em. Bratu:* „Electrochimie şi electtrometalurgie" (12 pag.).

Plautius Andronescu: „Industria electrotechnică la noi" (7 pag.).

G. Em. Filipescu: „Tramvaiul şi mijloacele de transport în comun în decursul ultimilor 50 ani" (10 pag.).

Tudor Tănăsescu: „Istoricul dezvoltărei technice a telegrafiei în România" (11 pag.).

C. Ianculescu: „Telefonie" (7 pag.).

Mircea Georgescu: „Radiodifuziune" (8 pag.).

M. Voinescu: „Intrebuinţarea electricităţei în petrol" (12 pag.).

Ionel Malaxa: „Semnalizări şi aparate de siguranţă în calea ferată" (21 pag.).

Vol. III, cuprinde rapoartele :

L. Mrazek: „Progresele ştiinţelor geologice în România în ultimii 50 ani" (27 pag.).

V. Tacit: „Extracţia ţiţeiului în România" (36 pag.).

T. Dobrescu: „Industria prelucrărei ţiţeiului în ultimii 50 ani" (31 pag.).

C. I. Motăş: „Istoricul dezvoltărei industriei gazelor naturale în decursul ultimilor 50 ani" (9 pag.).

I. E. Bujoiu : „Cărbuni" (63 pag.).

G. Pantazi: „Carierele" (12 pag.).

I. Lăzărescu: „Istoricul dezvoltărei technice în mineritul de metale în România în ultimii 50 ani" (29 pag.).

Tr. Tr. Negrescu: „Istoricul dezvoltărei şi starea actuală a metalurgiei în România" (12 pag.).

I. Trofin: „Staţiunile balneare şi climaterice în România" (12 pag.).

Tancred Constantinescu: „Conductele de petrol (pipeline) în România" 20 pag.).

I. Arapu: „Technica încălzitului şi ventilaţiei în România pe timp de 50 ani. Tendinţele actuale" (1881—1931) — (15 pag.).

C. D. Rădulescu: „Pulbere şi explozibile" (11 pag.).

N. Vasilescu-Karpen: „Invăţământul technic în România" (38 pag.).

Ion Sterian: „Invăţământul technic mediu şi inferior" (4 pag.).

Ion G. Vidraşcu: „Lucrările de topografie şi geodezie executate în ţară" (12 pag.).

Const. D .Buşilă: „Industria românească în decurs de 50 ani, (1881—1931) — Câteva note — (14 pag.).

Const. D. Buşilă: „Politica Energiei" (10 pag.).

Gh. Popescu şi *N. I. Georgescu:* „Rolul inginerilor români în chestiunea Dunărei" (16 pag.).

Luca A. Bădescu: „Legături între technica română şi streinătate" (54 pag.).

P. P. Dulfu: „Raţionalizarea şi raporturile sale cu technica şi cu technicianii români" (34 pag.).

T. Atanasescu: „Raţionalizarea în administraţia C. F. R." (48 pag.).

Tabloul numelor cuprinse în vol. I, II şi III.

C. I. S.

1. TABLETTES DOCUMENTAIRES MUNICIPALES (Noembrie 1931).

a) *Amenajarea oraşului Brema şi împrejurimilor ei* (Prof. *Schumacher:* Stadt und Landesplannungs Bremen 1926—1930, 365 pag., 125 ilustr., 7 planuri, 40 R.M.). Cu această lucrare au fost însărcinaţi prof. *Schumacher* şi *Blum*. S'a constituit în 1929 un comitet de urbanizare al regiunei Elba-Weser. Numeroşi experţi au contribuit la diferite rapoarte.

b) *Amenajarea regională a districtului Sheffield (Abercrombie, Kelly şi Johnson:* „Sheffield and District Regional Planning Scheme", (15 sh. University Press of Liverpool). Aceştia au lucrat raportul pentru comisia de urbanizare a regiunei, cuprinzând peste 97.000 hectare şi 27 autorităţi locale. Regiunea este una minieră. Proectul cată a forma 12 zone de amenajare şi protecţie a paysagiului.

c) *Hygena fântânelor pentru distribuţia apei.* (Sanitation of drinking fountains, New-York 1931; 34 pag.).

Experienţele au confirmat că toate tipurile de fântâni cu proectare verticală se contaminează uşor şi păstrează germenii boalelor din cauza unei utilizări defectoase. Se prescrie următoarele: 1) fântânile vor fi impermeabile, din porţelan vitrificat; 2) proecţia vinei de apă să formeze un unghiu cu verticala şi să fie dispusă ca să nu fie nici odată inecată în apa ce se adună; 3) ajustajele să nu se oxideze. Aceste condiţii nu sunt îndeplinite de cişmelele existente, de cele mai multe ori. Nu se admit căni comune pentru băut.

d) *Fabricaţia modernă a conductelor de apă* (D. Macaulay: „Constructing modern watter mains" London — „The municipal journal and Public Works Engineer, August 1931). Autorul dezvoltă o argumentaţie în favoarea şi defavoarea tuburilor de fontă. Noui tipuri de tuburi se fabrică din asbest impregnat cu ciment şi comprimate pe un mandrin, cu maximum d= 228 mm. cu presiunea maximă de ruptură la circa 21 kgr./cm. p.

Sunt eftine şi se recomandă la distribuţii rurale.

e) *Desinfectarea distribuţiei de apă într'un oraş de 15.000 locuitori.* (Dresel Neuhaus, şi Stickel: „Desinfektion einer zentralen Wasserleitung in einer Stadt mit 15.000 Einwohnern — Gesundheits-Ingenieur, Nr. 25, 1931). In anul 1930 reţeaua oraşului *Anklam* a fost in-

www.dacoromanica.ro

fectată. Adăogând clorură de potasiu în filtrele de nisip, şi prin alte cercetări, s'a stabilit origina infecţiei. Atunci s'au luat următoarele măsuri: tratarea apei cu clor în doze puternice, râcâitul conductelor dela capete, stabilirea unei staţii de tratare cu clor, ameliorarea staţiei de desferizare, s'au suprimat tuburile formând cul-de-sac (înfundături) etc.

f) *Zece ani de curăţenie publică în Anglia.* (Ten Years of public cleansing in Great Britain. Journal of the Municipal and Public works Engineer, 24 Iuly 1931). Este un studiu complet al chestiunei, prin care se trece în revistă diferitele metode de tratare a gunoaielor: incineraţie, depozite, punere în valoare a terenurilor necul--tivate, etc. Chestiunea de ansamblu referitoare la gunoaie a luat o mare importanţă în ultimii ani în Anglia căci se cheltuesc în această ţară cam 10 milioane livre sterlinge pe an. Se produc gunoaie cam 0,838 kgr. pe cap de locuitor şi revine pentru adunatul şi tratamentul gunoaielor cam 11 Shillingi la 1 kgr. gunoi. Sunt proporţional mai multe gunoaie în oraşele mici (sub 50.000 loc.) de cât în cele mari (peste 200.000 loc.), dar costul tratărei lor e mai redus în oraşele mici.

Curăţirea străzilor la Londra a costat în 1929 cam 1.053.200 livre sterlinge. In Birmingham municipalitatea a dat în locaţie 59.000 poubelle (găleţi de gunoi) pentru 987.000 locuitori. Costul serviciului revine acolo la 0,215 livre sterlinge pe cap de locuitor. Multe dettalii sunt date.

g) *Amenajarea şi lărgirea curbelor străzilor* (Il Riewerts de Vries: Verkanting en verbreiding in brochten, Den Haag Wegen, Sept. 1931) este o analiză critică detailată a circulărei ministerului comunicaţiilor din Olanda, relativă la această chestiune.

h) *Noul asfalt brut* (Neuer Rauhasphalt, Die Strasse 1931 pag. 151). S'au făcut încercări: 1) cu adaos de zgură dela fornalele înalte cu 15—30% asfalt în pulbere sau cu adaos de oxid de fer de 2—6 mm. bob; 2) tencuind cu un nou strat de asfalt brut strada în loc de a o reface complet. Se aduce oxidul de fer înecat în o soluţie de bitumen şi se întinde peste asfaltul comprimat, iar circulaţia va face o legătură intimă între vechiul şi noul strat. Insă peste vechiul strat de asfalt comprimat se aşterne mai întâi un strat de bitum cald.

Strada e lăsată îndată circulaţiei.

C. I. S.

L'ADMINISTRATION LOCALE, Octomvrie—Decemvrie 1931.

Numărul acesta conţine o serie de articole foarte interesante, dintre care menţionăm articolul D-lui Virgilio Testa, despre modul actual de gestiune a autorităţilor locale din Italia, articolul despre organizarea unei academii de economie comunală în Moscova, şi articolul d-lui V. Deznai intitulat: „Essai d'une Science de la Ville".

Acum, când se discută la noi reforma administrativă şi organizarea municipiului Bucureşti, este de mare actualitate studiul d-lui V. Testa despre autorităţile locale din Italia, elaborat de d-sa pentru Congresul Internaţional al Oraşelor, care se va ţine în Mai, anul acesta, la Londra. D-sa constată că în Italia, s'a observat de multă vreme, că sistemul de a se încredinţa administraţia comunelor, la persoane desemnate prin alegeri comunale, dădea loc la inconveniente, care duceau la ruina economică a comunelor. Cucerirea administraţiei comunale de către partidele politice, se făcea în scopuri care nu aveau nimic comun cu interesul public, ci mai mult pentru profit personal. Luptele electorale nu erau duse pe chestiuni de programe de realizări administrative, ci pe teme de ideologii politice şi pentru satisfacerea micilor ambiţii personale.

Autorul afirmă că regimul fascist a eliminat definitiv această stare de lucruri, care adusese unele comune într'o situaţie financiară dezastruoasă.

Prin legea din 4 Februarie 1926, care la început nu viza de cât comunele mai mici de 5000 locuitori şi apoi a fost extinsă la toate celelalte prin decretul lege din 3 Septembrie 1926, se încredinţează administraţia unui „Podestat" numit pe cinci ani, prin decret regal.

Podestat-ul are un consiliu (consulta), care îşi dă avizul în anumite chestiuni importante. Membrii acestui consiliu sunt numiţi de prefect, care îşi alege singur o treime din ei, iar pe ceilalţi îi numeşte după recomandările făcute de organele economice, sindicate şi asociaţii locale. In comunele mai mari de 100.000 locuitori, membrii consiliului sunt numiţi de minister.

Funcţiunea de consilier nu e retribuită; nu se restitue nici măcar cheltuelile de transport pentru a asista la şedinţe. Aceste şedinţe nu sunt publice, însă populaţia ia cunoştinţă de discuţiunile din consiliu prin presă şi prin publicaţii oficiale. In caz de divergenţă între consiliu şi podestat, acesta poate decide după părerea sa proprie, făcând menţiune în deciziune de această divergenţă, pentru ca autoritatea tutelară să ţină cont de ea în examinarea deliberărilor consiliului comunal.

Podestatul este responsabil de toate măsurile ce ia, şi poate fi urmărit pentru pagubele ce eventual ar aduce comunei.

Funcţiunea de podestat este gratuită, afară de cazuri cu totul excepţionale, când i se acordă de către minister o alocaţie, care corespunde cu situaţia economică a comunei.

In afară de consiliul comunal, mai funcţionează numeroase comisiuni, unele pur consultative, altele cu puteri executive, ca de exemplu comisia de impuneri.

Printre cele cu caracter consultativ, sunt: comisiunea de construcţii(autorizaţii de construcţii), comisia circulaţiei, comisia de nomenclatură, comisia teatrelor, a recensământului, etc.

Administraţia provincială este bazată pe principii asemănătoare.

Administraţia comunală a capitalei Italiei, este orga-

www.dacoromanica.ro

nizată aparte. Guvernul fascist a considerat problema oraşului Roma, ca una din cele mai importante ale vieţei naţionale, din cauza funcţiei pe care o îndeplineşte de capitală a statului.

Comuna Roma este un „Governorato" şi administraţia sa este scutită de controlul autorităţii provinciale, fiind pusă sub controlul Ministerului de Interne.

Şeful administraţiei oraşului Roma (guvernatorul) este numit prin decret regal, şi e ajutat în exerciţiul funcţiunilor sale, de un vice-guvernator, deasemenea numit prin decret regal, şi de un secretar general, care are grad erarhic egal cu acela de prefect.

Consulta (consiliul) oraşului Roma, are 12 membri numiţi prin decret regal pe 4 ani şi îşi dă avizul asupra:

1) bilanţului (bugetului);
2) dărilor de seamă;
3) înfiinţărilor de impozite;
4) planurilor de amenajare pentru executarea de lucrări publice;
5) gestiunei directe a serviciilor publice.

Guvernatorul poate cere avizul consultei ori de câte ori crede util.

In ceeace priveşte finanţele, Roma nu este lăsată numai la propriile ei mijloace. S'a adoptat punctul de vedere că oraşul capitală îndeplineşte o funcţie în stat şi că naţiunea întreagă este datoare să contribue la cheltuelile necesare capitalei.

Statul contribue cu următoarele sume:

a) o subvenţie anuală de 50 milioane lire, ca cheltueli de reprezentare ale oraşului şi pentru executări de lucrări publice.

b) o contribuţie anuală de 30 milioane lire, pentru serviciile publice în zona rurală care înconjoară oraşul;

c) o contribuţie anuală de 30 milioane lire, pentru executarea noului plan de amenajare.

Autorul încheie expunerea cu afirmaţia că organizarea aceasta s'a dovedit a fi mult superioară celei anterioare şi că datorită ei, comunele au făcut progrese evidente.

— Articolul următor, aduce informaţia, că la Moscova se va înfiinţa o academie de economie comunală, cu un program foarte vast. Deocamdată s'a întocmit proectul de statute. Academia va elabora şi executa planuri de studii ştiinţifice asupra aşezărilor şi economiei comunale, bazate pe reconstrucţia după principii socialiste, a oraşelor vechi şi construcţia de oraşe noi, industriale şi agricole, cu tendinţa de a suprima antagonismul, ce există între oraşe şi sate. Academia va avea numeroase institute de studii ştiinţifice, privitoare la toate chestiunile de urbanism, precum şi pentru formarea personalului. Repetăm, pentru moment este vorba numai de un proect de statute.

— Articolul d-lui Prof. Dr. Deznai asupra „Ştiinţei despre oraş" este un capitol dintr'o lucrare mai mare, privitoare la întinderea urbanizărei actuale a lumei, în comparaţie cu trecutul, şi în care se arată necesitatea unui studiu ştiinţific asupra biologiei oraşelor, psihologiei lor, esteticei lor şi chiar filozofiei lor.

Infiinţarea oraşelor, desvoltarea şi creşterea lor, sunt fenomene de importanţă esenţială în civilizaţia popoarelor şi trebuesc formulate metodele, care să prezideze la cercetarea lor ştiinţifică.

In această ordine de idei, menţionăm că la noi în ţară, d-l Profesor C. Sfinţescu a expus teoria sa asupra super-urbanismului, încă de acum doi ani, iar anul trecut a prezentat la expoziţia urbanistică dela Berlin o serie de planşe cu aplicarea acestei teorii la ţara noastră. Problemele de urbanism extins la ţări întregi, preocupă şi alte spirite din străinătate şi vedem acum că se vorbeşte şi de urbanizarea mondială.

In articolul de faţă, prof. Deznai face un studiu statistic al oraşelor mari din toată lumea considerând ca oraş mare, oraşele cu populaţie dela 100.000 locuitori în sus, şi scoate o serie de concluziuni, din care cităm:

Creşterea rapidă a numărului de oraşe mari şi a cifrei populaţiei lor, subliniază foarte pronunţat fenomenul de urbanizare a lumei întregi. Oraşele mari se găsesc în ţările cele mai avansate în civilizaţie şi desvoltare economică, şi ţările care au acelaş procent de locuitori urbani, sunt pe aceiaşi treaptă de civilizaţie. In ţările cele mai civilizate, 17% (Japonia) până la 46% (Anglia) din populaţie, locueşte în oraşe *mari*. (Procentul populaţiei urbane (oraşe mari şi mici) este mult mai mare).

Articolul conţine un tablou cu cele 552 oraşe cu populaţie dela 100.000 locuitori în sus din toată lumea. România figurează cu 8 oraşe în loc de 5, câte sunt în realitate, sau 7 în cel mai bun caz, dacă facem abstracţie de cele câteva mii de locuitori cari lipsesc oraşelor Timişoara şi Cluj până la 100.000. Autorul nu a avut datele recensământului din 1930, de aceia a pus şi Ploeştii ca oraş cu 100.000 locuitari, care nu are decât 77.000.

In Europa, 90 milioane locuitori trăesc în 241 oraşe mari, adică 18,1% din populaţia totală de 494 milioane.

In Statele Unite sunt 94 oraşe mari cu o populaţie de 39 milioane, adică 31,7% din populaţia totală de 123 milioane.

In toată lumea, erau în anul 1872 numai 164 oraşe mari; astăzi sunt 352 oraşe mari (peste 100.000 locuitori) cu o populaţie de 198 milioane locuitori, adică 10,6% din totalul de 1.882 milioane.

Mai departe menţionăm din acest număr al revistei, un extras din raportul Uniunei Oraşelor din Franţa privitor la formarea şi perfecţionarea funcţionarilor municipali în Franţa, concluziile comisiei de anchetă din Belgia privitoare la stricarea aerului din atmosferă prin fum, apoi diverse note şi informaţii.

GENOVA, RIVISTA MUNICIPALE, Nr. 11, Noemvrie 1931.

Genovezii se mândresc cu Columb, pe care-l consideră ca genovez. Municipiul Genova a editat în 1931 o carte

www.dacoromanica.ro

de 600 pagini în care se demonstrează pe bază de documente descoperite în bibliotecile din Italia, că descoperitorul Americei era din Genova.

In numărul acesta, primul articol este o dare de seamă asupra festivităţilor din America la aniversarea descoperirei Americei, iar un alt articol se ocupă de ecoul pe care l-a avut în lume, publicarea studiului asupra originei genoveze a lui Columb.

In corpul revistei, menţionăm descrierea vilelor Serra şi Brignole Sale de Ferrari, însoţită de splendide fotografii de faţade, interioruri, sculpturi, tablouri şi grădini.

Interesant este raportul la bugetul pe 1932 al oraşului Genova, din care aflăm că bugetul se urcă la suma de 428 milioane lire, din care 176 milioane reprezintă stabilimentele speciale

Populaţia Genovei, inclusiv cea din comunele anexate, este de 631.000 locuitori, adică exact cât populaţia Bucureştilor, însă bugetul Genovei transformat în lei este de 3.638 milioane, adică de trei ori mai mare.

Mai menţionăm: Inaugurarea apeductului di Val Noci, Participarea Genovei la Congresul Internaţional de Locuinţă şi Urbanism dela Berlin din 1931, Nouile Clădiri de Locuinţe Populare şi apoi obişnuitele descrieri ale festivităţilor din cursul lunei, date statistice şi notiţe informative.

Nr. 12. Decemvrie 1931.

Restaurarea turnului palatului ducal la Genova face obiectul unui articol semnat de Orlando Grosso.

Apoi descrierea bisericei della SS. Concezione e Padre Santo, de Antonio Cappellini.

Mai menţionăm articolele privitoare la Şcoala Tecnică Agrară „B. Marsano" din Genova-Sant Ilario, noul edificiu al spitalului „Carolina Pastorino" din Bolzaneto, apoi dări de seamă asupra diverselor festivităţi din cursul lunei.

La sfârşit, date statistice asupra întregei activităţi comunale pe luna Octomvrie 1931.

WASMUTHS MONATSHEFTE, BAUKUNST UN STÄDTEBAU, Nr. 9, Septemvrie 1931.

Acest număr are 107 figuri şi următoarele articole:

1. Garajul şi sala cazanelor, a cooperativei de consum „Vorwärts" din Dresda, de arhitectul Karl Schmidt;

Garajul poate adăposti 100 camioane şi are subsol şi parter. La parter sala este fără nici un stâlp (circa 3000 m. p. suprafaţă).

2. Construcţii industriale la Uzinele Mannesmann din Gelsenkirchen, de arhitectul Hans Väth.

3. Casa arhitectului Sven Markelius din Stockholm, clădită de el însuşi.

O clădire în stil modern, construită în întregime din beton (pereţi şi planşee).

4. Câteva lucrări ale arhitectului Poul Holsöe din Copenhaga (rezervor înalt de apă şi o şcoală).

5. Şcoala Fasanenhof din Kassel de arhitecţii Fritz Catta şi Otto Groth.

O şcoală dublă (una de fete, alta de băeţi) cu un mare teren de sport, aşezat în interiorul unui bloc de clădiri de locuit.

6. Şcoli primare rurale din Silezia, de Ernst Pietrusky.

7. Casa „Ford" din Paris, de arhitectul Michel Roux-Spitz. O clădire de beton armat şi fier pentru birouri şi expoziţie de automobile şi tractoare Ford.

8. Casă tubulară, de arhitectul Henri Sauvage, Paris. Un nou sistem de construcţie cu pereţi compuşi din piese gata de beton, de formă cilindrică.

9. Arhitectura nouă în Jugoslavia; din lucrările seminarului de arhitectură al profesorului Ivan Vurnik din Liubliana.

Un plan de amenajare a staţiunei climaterice Bled, un hotel, un centru sportiv, un cartier de vile tot dela Bled, o biserică din Hrastnik (Jugoslavia) şi un gimnaziu de fete la Bangkok în Siam, proectat de arhitectul Ivan Vurnik.

10. Un articol intitulat „Die Idee Berlin" de Franz Löwitsch. Este o contribuţie la rezolvarea problemelor urbanistice ale Berlinului şi o explicaţie a planurilor prezentate la expoziţia de construcţii din 1931 dela Berlin. pe un ton foarte războinic, autorul face o expunere a problemelor generale ale Berlinului bazată pe un fel de chiromanţie urbanistică şi ajunge la concluziunea că partea centrală a oraşului, trebuie să devină mult mai puţin densă, şi să se înfiinţeze centre secundare spre marginea aglomeraţiunei, unde să se mute populaţia care pleacă din centru. Pentru a ajunge la soluţii aşa de clasice, nu era nevoie de o argumentare atât de arbitrară.

11. Exproprieri şi finanţarea sistematizărilor de oraşe în Chile, de Luis Enrique Munoz, din Santiago. E o complectare a raportului său dela Congresul internaţional de urbanism din vara trecută. dela Berlin.

Nr. 10. Octomvrie 1931.

1. Clădiri noi, de arhitectul Fritz Schumacher, din Hamburg.

Două şcoli populare şi un post de pompieri, toate din Hamburg şi toate cu faţade din cărămidă aparentă, însă nu din obişnuita cărămidă, ci din „Klinker".

2. Post de pompieri în Neumünster (Holstein) de arhitectul Carl Lembke.

3. Noua bae termală „Sina" din Trentschin-Teplitz, de arh. Atur Szalatnai din Pressburg.

4. Câteva clădiri noi de arhitecţii Weinwurm şi Vecsei din Pressburg. O capelă la cimitirul evreesc din Pressburg, o clădire a unei bănci în Sillein (Cehoslovacia) cu o arhitectură modernă într'un cadru de arhitectură veche şi un cinematograf (Urania) în Pressburg.

5. Un cinematograf şi o căsuţă de vacanţă de arhitectul Zoltan Kosa din Budapesta.

6. Un cartier în Mülheim-Ruhr de arh. Pfeiffer şi Grossmann.

www.dacoromanica.ro

7. Un nou cartier lângă Viena (Wiener Werkbundsiedlung, 1932) in Wien-Lainz unde construcţia caselor s'a repartizat la 30 arhitecţi din generaţia tânără.

8. Un pavilion pentru tuberculoşi, de arhitcţii Fritz Judtmann şi Egon Riss, Viena.

9. O vilă engleză în Amersham (Anglia) de arh. A. D. Connell. Arhitectură modernă.

10. Noi metode de finanţare în urbanism, de Wilhelm Arntz, Colonia.

11. Probleme de sistematizare de ţări întregi (urbanism naţional, superurbanism) de Gerhard Schroeder. Un raport asupra expoziţiei germane de construcţii şi congresul al XIII de urbanism dela Berlin, 1931.

12. Cum vom face faţă cererii de locuinţe în viitor, de Martin Pfannschmidt, Berlin.

13. Noi case înalte în Berlin la Alexander-Platz (parter plus 7 etaje) de arhitect Peter Behrens.

Nr. 11 12. Noemvrie, ,Decemvrie 1931.

Dintre lucrările arhitecţilor cităm ca mai interesante:

Tribuna stadionului studenţesc din Karlsruhe de arh. Hermann Alker; Strandul din Leuna, de arhitectul Kurt Jahn, împreună cu podul peste Saale, şi casa lui Kemal Paşa la Angora, de arh. Clemens Holzmeister din Viena.

In partea rezervată urbanismului găsim:

Noul cartier universitar din Concepcion (Chile) de Karl H. Brunner;

Aşezările suburbane, experienţă şi dorinţe, de Karl J. Erbs; Dualismul în urbanism de Hans Reichow şi o transformare a unei pieţe în Osorno (Chile) de Oscar A. Prager.

Cu acest număr dublu, se încheie încă o etapă din viaţa revistei Städtebau: dela 1 Ianuarie 1932, şi-a schimbat proprietarul.

Ianuarie 1932.

In noua editură (Bauwelt-Verlag, Berlin) revista se prezintă în aceleaşi condiţii ca mai înainte.

Din prima parte, rezervată arhitecturei, menţionăm lorizarea nouă a poştei din Augsburg de arh. Clemens Böhm, cu foarte interesante clădiri moderne de locuinţe eftine cu regim închis, parter şi două etaje şi acoperiş în terasă. Casele sunt aşezate paralel cu strada, cu un motiv de piaţetă la capăt, unde strada are o curbură; aici clădirile sunt tratate independent de forma curbă a străzii. Nu numai faţadele caselor spre stradă sunt studiate pentru un efect arhitectonic unitar, dar şi dosurile clădirilor, înspre grădini, sunt studiate pentru a da interiorului blocului — care are o lărgime de 50 metri între faţadele interioare ale caselor — un aspect de parc încadrat cu clădiri.

In alt gen sunt casele de locuit clădite de arh. Hermann Alker la Freiburg într'o lotizare modernă a unei societăţi de construcţii (Freiburger Wohnungsbau A. G.). Aici străzile au case numai pe o singură parte a ei (regim închis, case cu parter şi 2, 3 sau 6 etaje) iar de cealaltă parte a străzii sunt grădinile caselor de pe strada paralelă cu prima. Este sistemul cunoscut sub numele de Zeilenbau.

Mai departe, arhitectul Steen Eiler Rasmussen din Copenhaga are un articol elogios, însoţit de numeroase fotografii, asupra unei clădiri de şcoală din Bernau de lângă Berlin, construită de arhitectul Hannes Meyer, în urma unui concurs. O clădire remarcabilă din toate punctele de vedere; aranjamentul general, faţade, interioare, etc.

In partea rezervată urbanismului, găsim un articol al d-lui Fritz Schumacher despre soarta schimbătoare a pieţei Primăriei din Hamburg cu o serie de schiţe din care se văd diferitele proecte întocmite în anul 1842, când terenul a devenit liber în urma unui incendiu, proectul după care a fost executată atunci, cum a fost apoi desfigurată piaţa prin aşezarea monumentului împăratului Wilhelm în mijlocul ei, şi în fine situaţia de astăzi cu înlăturarea monumentului şi lăsarea liberă a întregii suprafeţe din mijlocul pieţei.

Pe latura dinspre apă, s'a aşezat un monument comemorativ al celor căzuţi în războiul mondial, un monument de o simplete isbitoare, constând dintr'o singură placă verticală, netedă, de 7,50 m. înălţime, cu o inscripţie pe o faţă şi cu un relief pe cealaltă. Astfel de monumente denotă o mentalitate cu totul opusă aceleia care ne-a hărăzit nouă dela Bucureşti, monumentul recent al lui Tache Ionescu.

Acest număr se încheie cu un articol privitor la densitatea populaţiei în Londra şi New-York, după ultimile statistice.

Februarie 1932.

Noul liceu din Zoppot, de arhitecţii Paul Mebes şi Paul Emmerich, este o clădire modernă, cu acoperiş în terasă şi caracterizată prin aceia că frontul clădirei nu e paralel cu strada. Cerinţa ca o clădire să fie numai decât parelelă cu strada, este de mult perimată: în cazul de faţă s'a sacrificat paralelismul pentru a putea orienta sălile de clasă spre sud-vest şi sud-est. Higiena primează asupra empirismului estetic.

Werner Hegemann publică un articol elogios despre arhitectul Paul Mebes, continuă apoi cu o descriere a noilor tipuri de casă cu pereţii oblici, în formă de acoperiş — după casa fără acoperis, ne vine acoperişul fără casă — şi termină cu un sgârie-nori din America şi cu un teatru enorm la Charkow în Rusia.

In ceeace priveste urbanismul, numărul acesta conţine o dare de seamă asupra concursului de amenajare a pieţei Porte Maillot dela Paris.

Un mare industrias parizian, Leonard Rosenthal, avu ideia (şi mijloacele) de a institui un concurs particular pentru amenajarea acestei piete, de unde ar porni o mare arteră de circulatie până la Rond-Point de Noailles în pădurea Saint-Germain. Prin dărâmarea fortificaţiilor şi a Luna-Park-ului s'ar elibera un mare teren de construc-

www.dacoromanica.ro

ţie cu o suprafaţă cât a pieţei Concordiei. Pentru a face rentabilă această transformare, piaţa şi străzile învecinate trebuesc astfel amenajate, în cât să se poată construi case cu cea mai mare capacitate de locaţiune şi de valoare comercială cât mai mare. Pentru a atinge acest scop, soluţia cea mai simplă a fost aceia de a se construi sgârie-nori, însă oraşul Paris nu a dat permisiunea pentru astfel de americanisme decât dacă se mărginesc numai la două mici insule de case cu zeci de etaje.

La concurs au luat parte patru arhitecţi: Le Corbusier, Henri Sauvage, Robert Mallet-Stevens şi fraţii Perret.

Proectul lui le Corbusier pune deoparte şi alta a nouei artere de circulaţie, două mari masse de construcţie de proporţiile arcului de triumf, însă la o scară mult mai mare, iar piaţa propriu zisă este complect transformată, cu circulaţie la nivele diferite şi cu un pod de pietoni, care uneşte cele două mari trotuare.

Proectul fraţilor Perret nu se apropie aşa de mult de nori. Deoparte şi alta a arterei el aşează câte un şir de clădiri mai puţin înalte şi tocmai la capetele exterioare ale acestora, aşează câte un sgârie-nori mai modest.

Scopul acestei dispoziţiuni este de a lăsa intactă perspectiva spre Arcul de Triumf prin Avenue de la Grande Armee. Amenajarea pieţei propriu zise, este redusă la mici modificări.

Proectul lui Henri Sauvage prevede, ca şi al lui Le Corbusier, două clădiri foarte înalte, deoparte şi alta a străzii, însă în formă de piramidă, iar în privinţa pieţii, o lasă cu totul pentru pietoni, circulaţia vehiculelor urmând să se facă subteran.

Proectul lui Mallet-Stevens, închide pereţii pieţii pe o mai mare întindere, iar clădirile înalte sunt unite cu o boltă deasupra arterei de circulaţie.

T. R.

BULETINUL ASOCIAŢIEI GENERALE A INGINERILOR DIN ROMÂNIA, Nr. 12 din Dec. 1931. D-l Ing. Ştefan R. Nicolae tratează despre *Sistematizarea reţelei şoselelor din Italia.*

Pentru sistematizarea reţelei şoselelor de stat în Italia, reţea care numără 20.622 km. de şosele (drumuri) s'a creiat în 1928 o Casă Autonomă a Drumurilor de Stat numită „Azienda Autonoma Statale della Strada" (A. A. S. S.).

Mijloacele financiare de care dispune această administraţiune pentru a executa lucrările sunt: o subvenţie de 180 milioane de lire italiene procurate de statul italian, taxele asupra circulalaţiei automobilelor şi diferite venituri.

Programul lucrărilor de executat în 3 ani, care cuprinde sistematizarea a 6000 km. de şosele, a fost depăşit mult, de oarece la 31 Decemvrie 1931 numărul total de km. al şoselelor sistematizate va fi de 7665 km.

Imbrăcămintea şoselei cea mai întrebuinţată, este tratamentul superficial.

Asfaltit (beton bituminos la rece analog amiesitei), este de asemenea întrebuinţat.

Incercările asupra materialelor întrebuinţate în construirea şoselelor se fac în „Institutul Experimental al Şoselei" la Milano, care a construit o şosea experimentală la Binasco.

Denivelările suprafeţei îmbrăcămintei sunt înregistrate de „profilograf".

Poliţia drumului este asigurată de un corp de poliţişti cu motociclete, cari încarcă bugetul A. A. S. S. cu o importantă sumă de bani, însă aceste sacrificii băneşti sunt răsplătite prin marile servicii aduse circulaţiei.

D-l *Ing. I. Budu,* tratează despre: *Necesitatea modificărei planului de industrii insalubre din Municipiul Bucureşti:*

Industria insalubră din a III-a şi a IV-a clasă (prima şi a doua clasă după legea franceză din 19 Dec. 1917) trebuie instalată în oraşe la cea mai extremă periferie; din nenorocire, la Bucureşti, zonele ar fi stângaci alese, după părerea autorului, căci amplasamentul rezervat acestei clase de industrii insalubre, în planul de sistematizare, ar fi destinat locuinţelor eftine. Deci planul trebuie modificat, de oarece niciodată acest sector, centrul operaţiunilor de vidanje, nu va fi locuit.

Din contră, făcând lucrări speciale, industriile insalubre trebuesc aşezate pe cursul inferior al Dâmboviţei şi în avalul oraşului.

Autorul indică deplasarea instalaţiei de vidanje la 3 km. în afara oraşului şi epuraţiunea apelor canalelor în acelaş timp cu epuraţiunea apelor industriale a fiecărei fabrici în parte.

Se preconizează creiarea a trei grupe de canale înainte de a se vărsa apele în Dâmboviţa: prima grupă este constituită de abator şi ecarisaj, apoi săpunăriile şi amidoneriile şi în fine tăbăcăriile.

Apele neepurate sunt de asemenea o mare sursă de epidemie de febră tifoidă; în adevăr procentul tificilor din spitale în avalul oraşului din mortalitatea generală (1930) este de 33 ori mai mare ca aceia a spitalelor din amontele oraşului.

Trebuie remarcat că Dâmboviţa traversează tocmai o câmpie suprapopulată, regiune de unde oraşul Bucureşti se alimentează în mare parte cu lapte proaspăt.

Modificarea zonelor industriale, epuraţiunea apelor canalelor, incinerarea gunoaielor menajere, sunt lucrări edilitare serios reclamate de o bună politică sanitară la Bucureşti.

M. L.

REVISTA DE HYGIENA SOCIALĂ, Anul II Nr. 1.

Remarcăm articolul d-lui *prof. M. Manicatide* intitulat. „Certificatul de sănătate pentru contractarea căsătoriei". D-sa preconizează ideia certificatului de sănătate, obligatoriu la contractarea căsătoriei. In această privinţă, la noi nu s'a legiferat nimic, pe când Suedia, Norvegia

www.dacoromanica.ro

şi Turcia au legi, cari impun certificatul de sănătate prenupţial. Germania are de asemenea o lege în vigoare din 1927, care pedepseşte cu închisoare pe soţul care n'a prevenit pe celalalt soţ de boala de care suferă.

In articolul „Organizarea Protecţiei Copiilor din România" a d-lui *Dr. Banu* se arată detaliat starea reală de azi a organizaţiei de protecţie infantilă a copilului, indicând în acelaş timp, metode de organizare pentru viitor.

In privinţa ocrotirii copiilor, ca legislaţie avem legea sanitară din 1926 şi cea din 1930.

Statul Român întreţine 67 organizaţii de protecţie infantilă, ceiace revine la o organizaţie la 130.000 copii. Organizaţiile particulare sunt în număr de 133.

Costul protecţiunei copiilor la noi în ţară după sumele bugetare ale Ministerului Sănătăţei, se ridică la 3½ lei de cap de copil.

Din datele articolului, reese că la noi în ţară, din insuficienţa operilor destinate copilăriei, avem pierderi prin deces anual de 185.705 copii.

Rămân needucaţi şi lipsiţi de asistenţa medicală 974.415 copii de vârsta preşcolară.

Organizaţiunea preconizată de autor este aceia a unui Institut central pentru protecţia copiilor de toate vârstele, administrată de un consiliu central, compus din reprezentanţi ai corpurilor legiuitoare, ministerelor, casii centrale de asigurări, psihiatrilor şi obstetricienilor, I. O. V., Crucii Roşii, societăţilor particulare, comitetele judeţene, comitetele de patronaj şi un corp de inspectori. Organizaţia centrală va difuzà normele ştiinţifice de hygienă pre şi post natală, va organiza profilaxia antituberculoasă, va organiza educaţia fizică; ea va fi organul care centralizează în acelaş timp opera de educaţie şi propagandă.

D-l *I. Setlacec*, în articolul intitulat „Hygiena copilului şi organizaţia internaţională a muncii' arată că în urma conferinţei dela Washington, ţinută în 1929, vârsta minimă a copiilor întrebuinţaţi în industrie, trebue să fie de 14 ani; convenţiunea este ratificată şi aplicată de 18 state.

Vârsta minimă de 14 ani pentru copii întrebuinţaţi în industrie să fie aplicată şi pentru cei întrebuinţaţi la comerţul ambulant, în biurouri, în localuri de petrecere şi de spectacole, chestiune pusa la conferinţa ţinută în anul 1931 însă rămasă nerezolvată până în prezent.

D-l *Arh. N. Aprihăneanu* se ocupă de „Aportul Arhitecturei Moderne în Hygiena Socială a Copilăriei".

Arhitectura veche ne-a dat monumente de o rară frumuseţe, însă din punctul de vedere hygienic, lasă mult de dorit; camerile nu pot fi bine aerisite şi nici iluminate cu lumină naturală.

Arhitectura modernă prezintă mari avantaje din punctul de vedere hygenic; construcţiunile pot să fie aerisite, iluminate cu lumină naturală, şi izolate de sgomot şi frig sau căldură, prin materii isolante.

Arhitectura modernă a soluţionat chestiunea camerilor copiilor în locuinţele colective în modul următor:

Dimensiunile camerilor să fie de circa 4×4 m., iar înălţimea de 3 m.; alături de cameră să fie baia; ferestrele să fie aşezate la colţuri ca să permită pătrunderea în cameră în tot timpul zilei a razelor solare; zidurile să fie înzestrate cu o ventilaţie specială, fără ca ferestrele să se mai deschidă; ca mijloc de încălzire, d-sa preconizează caloriferul.

Pentru locuinţele modeste şi cartierele suprapopulate, unde locuitorii sunt muncitori, mici funcţionari, lipsiţi de mijloace materiale, îngrijirea copilului să poată fi lăsată în seama leagănului de copii.

Leagănul să cuprindă: un vestibul, dormitoarele copiilor până la 1 an şi separat a celor de 3—4 ani.

Ferestrele să fie orientate spre sud-est. In general mobilierul să fie redus la strictul necesar. O curte acoperită să dea posibilitate copiilor să se joace pe orice vreme.

La grădinile de copii (pentru copii de 3—7 ani), d-sa recomandă ca într'o sală să nu se primească mai mult de 30 copii, şi sugerează ideia de a le grupa cu leagănele. In ceeace priveşte şcoala primară, concluzia la care s'a ajuns din punctul de vedere hygienic ar fi: clasele să dea spre curţi largi, orientarea spre sud-est, luminatul prin ferestre largi şi numai de o parte, — lumina multilaterală s'a dovedit defectoasă.

In privinţa aerisirei şi încălzitului s'a ajuns la realizarea dispozitivului de a aspira aer, care se filtrează, se încălzeşte la cel puţin 16° şi apoi se distribue în local. Vara, aerul se răceşte şi apoi se introduce în clase. După ce a servit la respiraţiune, aerul este evacuat.

In ceeace priveşte *dispensariile, spitalele, sanatoriile*, d-sa arată că aceste edificii, prin modul lor de construcţie, erau înainte localuri de groază, atât pentru adulţi cât şi pentru cei mici. In arhitectura modernă, pe lângă remediul adus luminării şi aerisirei, clădirile destinate îngrijirei bolnavilor, sunt înzestrate şi cu terase, care, pe lângă recreaţie, mai servesc şi băilor de soare.

Mai remarcăm articolele:

„Consideraţiuni asupra educaţiei fizice a copilului" de *B. Drăceanu*. După ce autorul descrie organizaţiunea actuală a câtorva ţări europene, menţionează că la noi s'a introdus obligatoriu gimnastica în şcoli, dela 1877. Inţelegând rolul educaţiei fizice, statul a înfiinţat Oficiul Naţional de Educaţie Fizică, organizaţiune modernă şi ştiinţifică.

„Obstacole în educaţia fizică a şcolarilor" de *Petre Lazăr*. Autorul, după ce arată că rigiditatea băncilor constitue un mare inconvenient, prin faptul că la aceiaş vârstă copii prezintă diferenţă de statură variind dela 0—40 cm., la acelaş elev, talia variază senzibil în cursul anului şcolar. D-sa preconizează introducerea în şcoli a băncilor şi scaunelor articulate. Mai arată că, primejdia poziţiilor defectoase este influenţată de distanţa la care se află şcolarul în raport cu auzul şi vederea sa.

I. C.

www.dacoromanica.ro

MONITORUL MUNICIPIULUI TIMIŞOARA, Nr. 47—48, 49—50, 51—52, anul 1932.

D-l *Ing. Adrian Suciu,* şeful serviciului technic al acelui oraş, dă un memoriu privitor la „Noul plan de Sistematizare a Municipiului Timişoara". Memoriul este întocmit în vederea stabilirei lucrărilor ce urmează a fi executate într'un timp de 10 ani.

Lucrările serviciului technic se înpart în patru grupuri şi anume:

1. Lucrări de Geodezie şi de Sistematizare.
2. Carosabile.
3. Poduri.
4. Lucrări de arhitectură.

1. *Lucrări de Geodezie şi de Sistematizare.*

Vatra Municipiului Timişoara a fost ridicată în porţiuni şi anume:

In anii 1901—1903 s'a ridicat după metodele cele mai moderne de geodezie — suprafaţa de 1168 ha. cuprinzând Circ. I—IV.

In anul 1911 s'a ridicat Circ. V în suprafaţă de 613 ha. Aceste ridicări au fost raportate pe planuri la scara 1 : 1000 întocmindu-se şi planurile de detalii la scara 1 : 200.

Pe baza lucrărilor vechi, în anii 1929 şi 1930 s'au extins măsurătorile pentru zona externă. Planul vechi de sistematizare cuprindea suprafeţe de 1781 ha., iar în anul 1913 se preconiza amplificarea vetrei până la 3475 ha. Autorul preconizează reducerea suprafeţei oraşului dela 1781 cât cuprindea planul de sistematizare din 1913, la 1000 ha. bazându-se pe faptul că populaţia muncipiului este de cca. 98.000 locuitori, ceiace revine la 44 locuitori pe ha.; iar urbanistica admite 200 locuitori pe ha. Ţinând socoteală de procentul creşterii populaţiei, în anul 2032 adică peste 100 ani populaţia Timişoarei va fi de cca. 700.000 locuitori.

Reducerea zonei de sistematizare este explicată prin aceia că, execuţia lucrărilor noui pe terenul dela limita zonei noui de sistematizare, în afară, până la limita zonei edificate, costă peste un miliard; deci o sumă importantă de care nu dispune municipiul Timişoara în situaţia de azi.

In vederea sistematizărei suprafeţei de 1000 ha., se vor reambula vechile puncte de reper, se vor fixa punctele de nivelment întocmindu-se planuri de alinieri la scara 1/200, cuprinzând toate detaliile.

2. *Carosabile.*

Suprafaţa drumurilor pavate cu pavele este de 61.250 m. p., iar întreţinerea pe timpul de 10 ani costă cca. 300 milioane lei; pe când executarea din nou a pavajelor pe paturi de macadam împreună cu întreţinerea lor costă cca. 235 milioane lei; deci oraşul va reface drumurile pavate cu pavele.

In drumurile macadamizate se va încerca sistemul aplicat la Berlin, Lipsca şi Dresda, constând din aplicarea de asfalt elastic peste bitum cu gradul de topire între 26° şi 30°.

In cazul când rezultatul va fi bun procedeul se va generaliza.

3. *Poduri.*

In privinţa lucrărilor de construcţie de poduri noui şi refacerea celor a căror rezistenţă este periclitată pe timp de 10 ani costul lor total se ridică la 24.569.240 lei.

Pentru izolarea bordurilor din beton armat spre a nu periclita armatura şi deci întreaga construcţie este necesară suma de cca. 3 milioane. Din nou se construeşte podul peste Canalul Bega lângă teritoriul Rosariului. Valoarea lucrărilor este de 8.266.000 lei.

4. *Lucrări de arhitectură.*

Intreţinerea anuală a edificiilor existente, costă lei 2 milioane.

Lucrările noui de arhitectură, constând din regularea Str. Eminescu şi repararea palatelor, terminarea spitalului Regele Ferdinand, a teatrului comunal, a catedralei, a bisericei din Circ. V şi adaptarea Palatului Huniade, sunt evaluate la lei 146 milioane.

D-l Dr. Ing. Cornel Mikloşi; Memoriu referitor la desvoltarea uzinei electrice.

D-sa constată că Timişoara este primul oraş din Europa, care a introdus luminatul electric. Lucrarea s'a executat în anul 1884 de către Soc. Anglo-Austriacă Brush. Lămpile, în număr total de 732 şi legate în serie aveau intensitatea luminoasă de 16 lumânări, intensitatea curentului 1.5 amperi, iar tensiunea 55 volţi.

In 1893, oraşul a cumpărat instalaţiunile de producerea curentului electric. Curentul pentru iluminat costa 3.625 cruceri revenind la 25 lei pe kw. In intervalul de timp dela 1894 până la 1926, instalaţiunile au primit diferite modificări, adoptându-se aparate moderne, aşa că dela curentul bifazic, uzina s'a transformat astfel că în anul 1926 producea şi curent trifazat, tensiunea fiind 10.000 volţi.

Se intenţionează a părăsi sistemul bifazat, folosindu-se numai de curent trifazic, spre a ajunge şi la frecvenţa normală de 50 perioade pe secundă.

Uzina situată în Circ. Fabrica, posedă un turboalternator de 3.000 H. P. pentru curent bifazic, şi două turboalternatoare de 5.500 H. P. fiecare, pentru curent trifazic.

Din anul 1926 uzina a fost prevăzută cu două instalaţii moderne de distribuţie, una pentru curent bifazat şi cealaltă pentru cel trifazat.

Distribuţia se face cu curent trifazat 3×10.000 volţi şi cu curent bifazat 2×2000 volţi. Curentul trifazat este suprapus celui bifazat. Transformarea se face cu ajutorul a doi transformatori Sonns de câte 1600 K. V. A., un transformator de 1280 K. V. A. şi două de câte 640 K. V. A.

Reţeaua aeriană de înaltă tensiune este de 81 km., cea subterană de 43 km. Cea de joasă tensiune este formată din linii aeriene de o lungime totală de 260 km. Transformatorii sunt în număr total de 698, cu un efect total de 9768 K. V. A.

www.dacoromanica.ro

Instalaţiunea furnizează 18.507 kw., din care 7568 kw. se întrebuinţează pentru luminat, iar 10.939 kw. pentru forţa motrice. In anul 1930 producţia a fost de 16.9 milioane K. W. H., revenind la 178 kw. pe cap de locuitor.

După expunerea în principiu a modului de calculare a costului unui kilowatt-oră, se dă câteva tabele dintre cari: tabela preţului mediu al curentului electric şi indicele de scumpete raportat la preţul curentului înainte de război, tabela preţului curentului electric în ţările europene, tabelul preţului curentului pentru oraşele României. Din examinarea tabelurilor de preţuri, rezultă că preţul cel mai ieftin al curentului este în oraşele Chişinău (8 lei), Ploeşti (9 lei), apoi Bucureşti (10 lei).

Dintre oraşele europene, Chişinăul are preţul cel mai eftin: 8 lei kw. pe oră, după care urmează Amsterdam cu 12 lei kw.-oră.

Personalul uzinei este compus din 40 funcţionari şi 181 lucrători.

Autorul se referă la studiul „Electrificarea Banatului" arătând că uzinei Timişoara îi revine sarcina principală pentru electrificarea Banatului.

D-sa face legătură între electrificarea ţării şi desvoltarea agriculturei, spunând că produsele agricole trebuesc raţionalizate spre a câştiga pieţele străine. Electrificarea ţării ar fi uşurată dacă am avea un sistem de legiferare.

D-l M. Demetrovici, director horticultor, publică un studiu asupra parcurilor şi horticulturei municipiului Timişoara.

Se constată că întreţinerea parcurilor, drumurilor, plantaţiunilor, locurilor de joc, etc. au fost îndeplinite în mod satisfăcător. Din cauza fondurilor bugetare reduse lucrări de importanţă nu s'au făcut, dar s'a înzestrat parcurile pe cât a fost posibil cu cele strict necesare.

Parcurile, împreună cu pieţele, sunt în număr de 29 dintre cari 14 în centru, iar restul în suburbii. După natura lor sunt23 parcuri arhitectonice 6 de peisage. Suprafaţa lor este de 688.842 m. p. revenind la cca. 7 m. p. de locuitor, mai mult decât are oraşul Erfurt din Germania, numit „oraşul grădinilor" care are cca. 4.5 m. p. de cap de locuitor. Până îr prezent nu au fost echipe pentru paza plantaţiunilor, ele s'au prevăzut însă pentru anul 1932.

Furtuna din Septembrie 1931 a distrus 85 arbori ornamentali, 25 arbori de stradă şi 35 pomi roditori.

Arborii plantaţi pe teritoriul oraşului sunt în număr de 32.252 dintre care. 150 Juglaus, 166 Acer platanoides, 125 Morus, 281 Robinia pseudacacia, 406Ulmus, iar restul sunt plantaţii din speciile Acer negundo, Tilia, Populus, etc.

Pentru diferite lucrări, ca instalaţii mobiliare, materiale, etc., s'a cheltuit în cursul anului 1931, suma de lei 8.049.328.

S'au proectat lucrări de:

1. Crearea parcului „dendrologic".
2. Restaurarea parcului Eminescu.
3. Lucrări de împrejmuire şi plantarea unui gard viu.
4. Combinarea şi terminarea parcului cu terase din splaiul Begheiului.

I. C.

REVISTA ASOCIAŢIUNII GENERALE A CONDUCTORILOR DE LUCRĂRI PUBLICE DIN ROMÂNIA, Nr. 9—10, anul 1931.

D-l Costescu descrie metoda practică şi instrumentul necesar pentru curăţirea bălţilor, izlazurilor, canalurilor, etc., de plantele aquatice. Instrumentul constă dintr'un lanţ format din coase obişnuite, cărora li s'au tăiat vârfurile şi călcâiele, articulate prin baloane cu şaibe, cari să permită curbarea lanţului şi demontarea coaselor spre a fi reascuţite.

Coasele extreme sunt prevăzute cu verigi, de care se leagă câte o funie prin care se manevrează lanţul. Poziţia potrivită tăierii este menţinută cu ajutorul unor greutăţi, ce se leagă simetric faţă de ansamblul lanţului. Cosaşii de pe maluri sau din bărci, smucind de funii din aval către amonte, taie astfel plantele cari, ridicându-se deasupra apei, plutesc la vale. Prin acest metod randamentul zilnic a 4 oameni este de cca. 1.5 km. de canal.

I. C.

BULETINUL PORTURILOR ŞI CĂILOR DE COMUNICAŢIE PE APĂ

In numărul 11 din 1931 se află o expunere amplă asupra căilor navigabile şi porturilor dunărene. Căile navigabile ale României însumează 2100 km. din care 1470 km. pe Dunăre şi braţele sale, iar 6300 km. pe Prut, Mureş şi canalul Bega. Pe Dunăre avem 33 porturi pe malul românesc, pentru care s'au cheltuit înainte de război 1200 milioane de aur, iar după războiul mondial 300 milioane lei.

In anul 1930, în docurile din Galaţi, au intrat 180.000 şi au eşit câte 177.000 tone cereale, iar în docurile din Brăila, au intrat 137.000 tone cereale şi au eşit 136.000 tone.

Traficul cu vasele fluviale în cele 33 de porturi dunărene dela Buziaş la Sulina inclusiv, este de 5.683.927 tone, iar în porturile Brăila, Galaţi, Reni, Tulcea, Chilia Nouă şi Sulina reprezintă 58,5% din totalul traficului de pe toată Dunărea românească.

Pentru construcţia portului Constanţa s'a cheltuit 100 milioane lei aur înainte de război şi 80 milioane lei după război.

Bazinele au o suprafaţă de 60 ha., cheiurile 4700 m. lungime.

Platformele din dosul cheiurilor au o suprafaţă de 20 ha. liniile ferate, clădirile, etc. ocupă suprafaţa de 72 ha.

www.dacoromanica.ro

In anul 1930 traficul total al portului Constanţa a fost de 3.715.000 tone. Incasările au fost de 243 milioane, din cari 63 milioane s'au cheltuit pentru lucrări noui în port, iar pentru exploatare şi întreţinere lei 73 milioane.

In numărul 12 se găseşte expunerea de motive pentru bugetul Regiei Autonome P. C. A. pe exerciţiul 1932. Bugetul este de 738.362.075 lei. Incă din anul 1931 a luat fiinţă Casa de Ajutor a personalului pendinte de Reg. Aut. P. C. A. în scopul de a le asigura ajutoare, pensiuni, etc. S'au înfiinţat patru dispensarii înzestrate fiecare cu cele necesare, încheindu-se convenţiuni cu spitalele din localităţi unde se găsesc laboratoare, spre a se pune un mai just diagnostic.

I. C.

APEL CĂTRE ŞEFII DE SERVICII COMUNALE

Atragem atenţiunea cititorilor doritori de informaţii edilitare, asupra recenziei Monitorului Municipiului Timişoara, din corpul revistei, unde vor găsi rezumate din memoriile foarte interesante întocmite de trei din eminenţii şefi de servicii ai acelui municipiu şi anume: memoriul d-lui Ing. Adrian Suciu asupra programului de lucrări edilitare pe 10 ani la Timişoara, memoriul d-lui Dr. Ing. Cornel Mikloşi asupra uzinei electrice din Timişioara şi memoriul d-lui M. Demtrovici, asupra parcurilor Timişoarei.

Cu această ocazie, rugăm pe şefii de servicii din toate oraşele ţărei, precum şi alte persoane competinte, să ne trimeată spre publicare studii şi memorii asupra diferitelor ramuri de activitate edilitară, arătând realizările de până acum, problemele care îi preocupă şi planurile de viitor, pentru a le face cunoscute în cercuri cât mai largi.

Redacţia îşi rezervă dreptul de a adapta studiile primite la cadrul revistei.

www.dacoromanica.ro

ORAŞELE NOASTRE

ARAD. — Buletinele Municipiului Nr. 47, 48, 49, 50, 51, 52 din 1931 şi 1, 2 din 1932.

b) In şedinţa dela 23 Noembrie 1931, s'a propus să se ceară împreună cu municipiul Timişoara o concesiune pentru înfiinţarea unei linii electrice între Timişoara şi Arad.

Se aprobă înfiinţarea unui laborator de hygienă.

b) Se aprobă în şedinţa dela 30 Noembrie, deschiderea unui credit suplimentar de lei 110.050 pentru plata de indemnizaţie de chirie şi ajutor familiar celor 40 sergenţi dela poliţia de stat din Arad, puşi de Minister în sarcina Municipiului.

c) S'a deschis un credit pentru taxa de membru la Uniunea Oraşelor în sumă de 30.000 lei.

d) Pentru a se veni în **ajutorul funcţionarilor** se propune maximalizarea preţurilor la restaurante şi cafenele: 1 cafea cu lapte fără frişcă, fără corn 14 lei; 1 ceai cu lămâie sau rom, fără corn, lei 14, până la ora 10. (Viaţa de cafenea pare să fie foarte scumpă la Arad).

e) S'a propus introducerea circulaţiei în senz unic pe B-dul Regina Maria; comisia în majoritate a fost contra.

f) S'au fixat următoarele taxe pentru săparea unei **gropi** la cimitire şi anume: pentru un adult înmormântat de rudenii, lei 80, din care 10 revin intendentului şi câte 35 lei fiecărui gropar; pentru un copil de 10 ani sau mai mic, se va plăti lei 60, din care sumă revine 10 lei intendentului, iar restul groparilor ; pentru un adult înmormântat de rudenii în rândul secţiei respective, lei 60, iar dacă mortul e de 10 ani, ori mai mic, 50 lei; din taxa de 60 lei, revine 10 lei intendentului iar restul groparilor ;

Când înmormântarea se face pe spesele unei instituţii publice, se va plăti pentru un adult 40 lei, pentru copil 30 lei, taxe ce revin numai groparilor.

Pentru exhumări, se va plăti 250 lei, din care revine intendentului 50 lei, iar groparilor câte una sută. La cele ordonate de Tribunal, se vor percepe taxe pe jumătate.

g) **Vechiculele de salvare la primărie** vor transporta accidentaţii şi bolnavii, după cum urmează:

O cursă în oricare parte a oraşului ori la conace, 70 lei ;

Pentru transportul accidentaţilor şi bolnavilor din străzi şi localuri publice, nu se plăteşte nimic, iar din locuinţe particulare se va percepe o taxă, în caz că există posibilitate.

Salvarea e totdeauna gratuită; dincolo de Municipiu va incasa o taxă.

h) Se votează **bugetul** pe *1932*, cu un total la venituri de 121.254.245 lei, cu un total la cheltueli de lei 121.254.245 şi cu un fond pentru deschideri de credite de 277.261 lei.

i) In şedinţa dela 21 Decembrie 1931, s'a ordonat încasarea următoarelor taxe pentru vitele tăiate în abator :

1. Pentru un bou, taur, vacă, cal . . . . . 10 lei
2. „ un **mânz**, mânzat, sau porc gras . . 8 „
3. „ oaie, berbec, capră, porc slab şi viţel 4 „
4. „ ied, purcel până la 4 luni . . . 2 „

e) Se fixează în şedinţa dela 28 Decembrie 1931, următoarele preţuri maximale;

făina 2—6,50 lei la moară, 2,10—6,80 engros, 2,50—7,50 în detail ;

pâine 3,50—8 lei ;

carne de vită 18 lei, viţel 22, oaie 22 lei, porc 22 şi 26, grăsime 20—26 lei;

lapte 1 litru, 5—6 lei;

lemne de foc crăpate dela 65—75 lei suta de kgr., aduse acasă.

j) Se aprobă repararea hangarului de pe câmpul de aviaţie şi înfiinţarea unui aeroport şi punerea în legătură a aeroportului Arad cu circuitul internaţional al aviaţiei, ca având un efect binefăcător asupra vieţii comerciale a municipiului.

k) Societatea Anonimă de Electricitate Arad, prin adresa Nr. 38197/9927 acceptă normele pentru calculea preţului curentului electric pentru iluminat public şi particular ; iar revizuirea preţurilor se face odată pe an şi anume în luna Noembrie.

Preţul unui Kilowat-oră pentru întrebuinţările particulare este calculat cu formula:

$$a+b+c=X \quad (1)$$

în care

a este un coeficient fix egal cu 6.50 lei.

b este un coeficient variabil, variind cu cheltuelile de

*

www.dacoromanica.ro

administrație ale uzinei, și egal cu 3 lei, când cheltuelile de administrație (salariile funcționarilor, plata muncitorilor, etc.) sunt de 863.000 lei.

c este un coeficient variabil, variind cu prețul cărbunelui, și egal cu 6 lei atunci când 10 tone cărbuni descărcate în Uzina electrică Arad costă 13.000 lei.

Ținând compt de cele de mai sus numai atunci se va schimba prețul când prin variația coeficienților b. și c. prețul unui kilowat în lei, va primi o valoare mai mare sau mai mică cu 0.50 lei.

Prețul curentului s'a stabilit la 15.50 lei kilowat-oră.

Societatea se obligă să execute instalațiuni subterane cu trei cabluri pe str. Colonel Pirici, General Berthelot și B-dul Maria; instalațiunile aeriene nu sunt permise.

Intreaga lucrare va fi terminată până la 30 Iunie 1932.

Dacă nu s'ar realiza refacerea iluminatului din centrul orașului, pentru care societatea este nevoită a-și învesti cca. 3 milioane lei, prețul curentului electric, ar rămâne la 15 lei kw.-oră.

Pentru curentul electric întrbuințat la iluminat public, prețul se calculează cu formula:

$$a+b=X \quad (2)$$

a este un coeficient fix și egal cu 4 lei.

b este un coeficient variabil depinzând de **b** și **c** din formula (1) și este egal cu 4 lei când b+c=9 lei.

Aci se va schimba prețul unui kw.-oră atunci când b+c din formula (1) își mărește sau micșorează valoarea cu 0,25 lei.

Prețul unui kilowatt pentru iluminatul public, este de 8 lei până la 300.000 kw. ore și se reduce la 6 lei peste 300.000 kw. ore.

Forța motrice la particulari:

7 lei/kw. oră până la 400 kw. oră utilitate pe an,

6 lei/kw. oră dela 400—600 kw. oră pe an,

5 lei/kw. oră pentru 800 kw. oră pe an,

Forța motrice la Primărie și la Intreprinderile Municipiului Arad:

Prețul este de 5,75 lei/kw. oră.

i) Se discută în ședința dela 4 Ianuarie 1930 rezultatul conferinței societăților culturale din Timișoara, ținută la 13 Decembrie 1931, cu privire la înființarea unui teatru românesc cu denumirea de „Teatrul de Vest".

j) Se ia act de hotărîrea Ministerului Industriei și Comerțului prin care a declarat aeroportul Arad ca vamal, fiind punctul cel mai vestic al țărei în comunicația aeriană între occident și est.

k) Comisiunea este încunoștințată de Ministerul de Industrie și Comerț că a acordat Primăriei Municipiului autorizațiunea de a înființa o casă de amanet.

BACĂU. — Buletinele Municipiului Nr. 43, 44, 45, 46, 47, 48 din 1931.

a) Se hotărăște că orice căruțe încărcate sau automobile cu tracțiune grea, să nu treacă pe străzile centrale ale orașului, ci pe celelalte străzi, fie că transporturile vor fi dela gară sau din diferite părți ale orașului. In interiorul orașului, începând dela barieră, viteza automobilelor nu va fi **mai mare ca** *10* **km**. pe oră. Căruțele ce transportă piei crude de animale vor trebui să fie ermetic închise și cu capac.

b) Se intenționează să se înființeze un serviciu de căratul gunoaielor din cuprinsul Municipiului.

c) Se fixează, conform art. 63 din regulamentul de alinieri și construcțiuni, taxa ce urmează să o achite proprietarii imobilelor cari nu au curte suficientă, în baza autorizațiunei de a ocupa trotuarul și o porțiune din stradă, care taxă va varia pe circumscripție și anume:

Pentru Circ. I și II o taxă de lei 20 de mp.

Pentru circ. III o taxă de lei 10 de mp.

Aceste taxe **se vor** achita la Casieria Comunală înainte de eliberarea autorizațiunei de construcție.

d) In ședința dela 22 Noembrie 1931, s'a hotărît întocmirea unui regulament pentru depozitarea și vinderea lemnelor de foc și a fânului cu următoarele dispoziții:

Toate depozitele vor funcționa pe baza unei autorizațiuni dată de Primăria Municipiului și pe baza avizului Consiliului de Hygienă, în urma prezentărei unui plan detaliat de către petiționar. Depozitele de lemne sunt clasate în depozite mici și mari; depozitele mici de fân trebuesc așezate la periferie, în curți spațioase și închise în magazii de zidărie, acoperite cu material incombustibil, și la o depărtare de cel puțin 15 m. de orice clădire vecină; depozitele mari de fân vor fi instalate numai la marginea extremă a orașului și la o depărtare de cel puțin 500 m. dela ultima casă. Toate depozitele vor fi prevăzute cu aparate stingătoare.

BÂRLAD. — Buletinul Comunal Nr. 15—16 din 1931.

Prin ordonanța din 10 Noembrie 1931 Primăria fixează prețurile maximale următoare:

Prețul făinei variază între 4,30—2,80 lei. Prețul cărnei între 20—24 lei, slănina 26, osânza 28, untura de porc 32 lei.

Regimul laptelui:

Laptele de vacă	lei	6 kgr.
Smântâna	„	24 kgr.
Brânza	„	14 kgr.
Untul	„	80 kgr.

Taxele asupra mărfurilor aduse spre vânzare la târg cu căruțele sau alte vechicule mecanice, după cum urmează:

Pentru o căruță cu 1 vită	lei 5
„ „ „ 2 „	lei 10
„ „ „ 4 „	lei 15

Pentru un camion cu încărcătura până la 3000 kgr. lei 25.

Pentru un camion cu încărcătura mai mare de 3000 kgr. se va socoti câte 5 lei în plus de fiecare mie sau fracțiune de mia de kgr. ce va trece de 3000 kgr.

www.dacoromanica.ro

CLUJ. — Buletinul Oficial Nr. 22—23/931 şi Nr. 2 932.

a) Intreţinerea maşinilor Primăriei până la 31 Decembrie 1931 s'a adjudecat firmei „Distribuţia Produselor Petrolifere" din Cluj suma de lei 202.212.

b) S'a repartizat suma de lei 550.000 ordonanţată ca subvenţie pentru şcolile minoritare confesionale, după cum urmează:

Pentru Bis. Rom.-Catolică	suma de lei		214.000
„ „ Reformată	„	„	175.000
„ „ Unitară	„	„	58.000
„ „ Luterană	„	„	29.000
„ „ Is. Neologă	„	„	36.000
„ „ Is. Ortodoxă	„	„	36.000

c) Conform comunicării Ministerului Instrucţiunii în bugetul Municip. Cluj s'a înscris o subvenţie la judeţ pentru plata corpului didactic primar, în sumă de lei 4.325.400.

d) Incheerea exerciţiului pe 1930:

Venituri generale	128.709.200 lei
Cheltueli „	128.701.600 „
Sold excedent	400 „

e) Pentru iluminatul străzilor în luna Mai 1931 s'a ordonanţat Companiei de Gaz din Cluj suma de lei 39.690.

f) S'au aprobat proectele, caetul de sarcini şi devizul referitor la pavarea Pieţei Unirii şi străzilor Memorandului, Iorga, Dragalina, Chintăului, Feleacului şi Pata în sensul că lucrările se vor executa în timp de un an, cu lei 12.000.000, ce se va plăti în rate egale în timp de 5 ani.

g) S'a adjudecat în mod definitiv Soc. de Asig. „Dacia Românească" asigurarea pe 10 ani a 2000 m. st. lemne de foc, ce sunt în permanenţă în depozitul din Calea Traian Nr. 90, la suma de lei 500.000 cu o primă anuală de lei 1834.

h) Comisia Interimară a aprobat ordonanţarea sumei mei de lei 250.000 ca subvenţie Teatrului Maghiar.

i) S'a aprobat darea de seamă a Ad-ţiei Universităţii „Regele Ferdinand I" din Cluj asupra sumei de lei 250.000 subvenţie acordată din bugetul anului 1931 şi asupra sumei de lei 30.000 acordată de Direcţiunea Uzinelor Electrice Cluj S. A. pentru ajutorarea studenţilor săraci.

j) Comisiunea Interimară hotărăşte ca Serv. Contabilităţii să facă rapoarte lunare asupra încasărilor şi cheltuelilor efectuate în fiecare lună, specificându-se numărul ordonanţelor eliberate cu suma lor, din acestea câte au fost neachitate, apoi prevederea bugetară şi suma rămasă disponibilă la finele lunii respective.

k) Comisia Interimară a Municipiului în şedinţa sa din 4 Decembrie 1931 a hotărît reducerea taxelor de abator pentru categoriile următoare de animale:

Vite cornute mari	lei	180
Porci peste şi sub 100 kgr.	„	100
Oi, berbeci, capre	„	20
Purcei până la 30 kgr.	„	20
„ „ la 6 săpt., miei şi iezi.	„	10

l) Pentru ridicarea statuei lui Avram Iancu au fost realizate următoarele sume:

pe 1929	pe 1930	
193.246 lei	280.446 lei.	Total lei: 473.692

CLUJ. — Buletinul Oficial al Municipiului Nr. 2/932.

a) Comitetul aprobă regulamentul privitor la fixarea şi majorarea taxelor la biuroul populaţiei şi al servitorilor.

1. Taxa buletin. de înscriere la biur. populaţiei	lei	10
2. Taxa duplicat. buletin. de înscriere la bir. pop.	„	5
2. Taxa de informaţiune	„	3
4. Taxa buletinului de căsătorie	„	25
5. Taxa de eliberare a unei cărţi de servitor	„	43
6. Taxa vizei anuale a servitorilor	„	41

b) In şedinţa dela 30 Noembrie 1931 Comisia Interimară aprobă ordonanţarea din bugetul anului 1931, a sumei de lei 100.000 ca subvenţie pentru zidirea catedralei ortodoxe-române şi lei 175.000 pentru biserica greco-catolică.

c) S'a hotărît utilizarea şomerilor la lucrările publice executate de primărie, cu plata zilnică de lei 42.

d) S'a hotărît ca proprietarii de măcelări,i care taie anual dela 101—500 porci sub 100 kgr. din rasele „York", „Berk" şi „Bazna" să fie premiaţi cu 10% iar aceia cari taie peste 500 porci din aceiaşi rasă cu 25% din taxele de abator încasate pentru aceste animale, în cursul anului.

e) Cu ocazia sărbătorilor s'a distribuit suma de lei 100.000 pentru ajutorarea săracilor.

f) S'a hotărît repartizarea sumei de lei 199.000 pentru ajutorarea studenţilor universitari din Cluj după cum urmează:

1. Pentru cantina stud. univ.	români	120.000 lei
2. „ „ „ „	maghiari	49.000 lei
3. „ cămin „ „	evrei	30.000 lei

CONSTANŢA. — Buletinul Municipiului Nr. 7/931.

a) S'a aprobat de Comisiunea Interimară modelul de angajament ce intervine între abonaţi şi S. C. E. C pentru furnizarea energiei electrice, alcătuit de serviciul tecnic.

Preţul curentului variază între 9,50 şi 11 lei kilowatoră.

IAŞI. — Buletinele Municipiului Nr. 147, 147 din 1931.

a) In şedinţa din 24 Septembrie 1931 s'au aprobat diferite reduceri de preţuri pentru terenurile vândute de Municipiu.

www.dacoromanica.ro

b) Prin ordonanţa din 10 Noembrie 1931, Primăria stabileşte proporţia făinurilor ce se pot extrage din grâu:

5% făină de lux
50% „ cal. I
21% „ „ II
24% neghină şi tărâţe.

Făina cal. I se va vinde cu 4,20 kgr., cea calitatea II cu 3,10 lei kgr. loco moară; celelalte produse sunt libere la vânzare.

c) Prin ordonanţa din 20 Noembrie 1931, s'au fixat preţuri maximale pentru carne.

Carnea de vacă pentru creştini, în abator, lei 16 kgr. în pieţe cu preţul 20 lei kgr.

Carnea de vacă pentru evrei, în abator 18 lei kgr., în pieţe 22. Carnea de oaie în pieţe se vinde cu 13 lei kgr.

Se impune ca toate preţurile cărnei să fie afişate în compartimentele de desfacere şi la prăvăliile din oraş.

SATU-MARE. — Buletinul Oficial Nr. 19 din 1931 şi Nr. 1 din 15/1/1932.

In şedinţa dela 12 Noembrie 1931 s'a admis deschiderea unui credit de 100.000 lei pentru ajutorarea şomerilor.

a) In şedinţa dela 15 Decembrie 1931 se fixează taxele pentru vehicule cu produse agricole aduse spre vânzare.

1. Pentru una căruţă cu una vită, 5 lei.
2. „ „ „ „ două vite 10 lei,
3. „ „ „ „ patru vite, 20 lei
4. Pentru un autocamion cu încărcătura până la 3000 kgr., lei 30.

b) Se fixează taxele pentru consumul apei şi anume:

Pentru o consumaţie dela 0 la 50 m.c., lei 10 pe m.c.

Pentru o consumaţie variind între 50—100 m.c., 8 lei pe m. c.

Pentru consumaţia dela 101 m.c. în sus, 7 lei pe m.c.

SIBIU. — Şedinţele Consiliului comunal, 1931.

a) In urma ordonanţei Ministerului de Interne Nr. 5723 931 şi în baza legii modificatoare de pensiuni, asupra municipiului Sibiu s'a repartizat suma de 1.809.927 lei ca subvenţie specială pentru Cassa Generală a Pensiilor pe 1931.

b) Se propune din partea Delegaţiunei Consiliului o mică modificare a planului de amenajare a grupei IX/VIII a locurilor de case creiate în urma Reformei Agrare şi cumpărarea de 4 parcele dincolo de râul Cibiu, pentru a creia în acest cartier un loc potrivit pentru înfiinţarea unei şcoli sau unui alt edificiu public, cu câte 30.000 lei pentru fiecare parcelă, acoperindu-se cheltuelile din bugetul anului viitor. Propunerea a fost admisă.

c) Se votează în conformitate cu propunerea Delegaţiunei Consiliului cumpărarea unui teren cu suprafaţa de 1832 m. p. pentru 157.364 lei pentru complectarea unui parc public.

d) Se aduce la cunoştinţa Consiliului Comunal reclamaţia că Primăria Municipiului Sibiu a refuzat eliberarea de autorizaţiuni de construcţie; se respinge această acuzare, căci refuzarea autorizaţiilor s'a făcut întotdeauna în conformitate cu dispoziţiunile legale.

Construcţiile clădite fără autorizaţii vor fi studiate de Delegaţia Consiliului.

TÂRNAVA-MICĂ. — Buletinul judeţului Nr. 33, 34, 35, 36, 37/931 şi Nr. 1/932.

a) Consiliul de Hygienă hotărăşte ca în viitor să nu se mai încaseze taxele de autorizaţii decât numai pentru industriile noui înfiinţate sau pentru cele ce vor suferi transformări, mutări sau vânzări. Aceasta se motivează şi prin faptul că noua lege sanitară nu specifică ca această taxă de autorizaţie să se încaseze şi dela actualii comercianţi şi proprietari de industrii, cari s'au găsit la data promulgării legii sanitare, din 1930 şi cari nu posedă astfel de autorizaţii.

b) Consiliul de Hygienă a desbătut în şedinţă chestia deschiderii noilor farmacii. S'a ajuns la concluzia că cele 12 farmacii existente pentru jud. Târnava Mică sunt suficiente.

c) Serviciul sanitar a fixat o taxă de 100 (una sută) lei pentru fiecare caz de naştere, pentru a curma neînţelegerile dintre moaşele judeţene şi comunale.

TÂRGU-MUREŞ. — Oraşul, gazeta oficială Nr. 34, 35/931 şi Nr. 1, 2, 3/932.

a) Primăria Municip. Târgu-Mureş a instituit un examen de capacitate pentru funcţionari, care se va ţine la Cluj, examenul va consta dintr'o probă scrisă şi una orală.

Materiile ce vor forma obiectul probei scrise şi orale sunt: a) cunoştinţe generale asupra istoriei Românilor; b) cunoştinţe generale asupra geografiei României, noţiuni de aritmetică şi cunoştinţe elementare de contabilitate.

b) Se hotărăşte înfrânarea şi reprimarea speculei aplicându-se următoarele preţuri maximale:

1. Făina dela 3—4,50 lei kgr. loco moară.
2. „ de porumb 3 lei kgr., loco moară.
3. „ dela 3,50—5,50 kgr., în detail.
4. „ de porumb 4 lei kgr., în detail.
5. Pâinea dela 3—6,50 lei kgr. în detail.
6. Carnea dela 12—30 lei kgr., în detail.

Tariful hotelurilor: dela 60—180 lei camera.

Tariful birjarilor: variază dela 20—50 lei cursa.

Peştele variază după calităţi, între 42—75 lei kgr.

Baia variază între 32—40 lei.

Lemnele de foc între 5000—4400 lei de vagon.

c) Pentru ajutorarea şomerilor s'a făcut apel către public. Următoarele dispoziţiuni au fost luate de comitet:

1) Toate încasările se vor face pe note de plată eliberate din bloc perforat, vizat şi predat de către comitet.

2) Consumaţia în restaurante şi bodegi de 20—60 lei se supune unei taxe de 1 leu drept contribuţie a con-

www.dacoromanica.ro

sumatorului la acţiunea de ajutorare a şomerilor, iar pentru consumaţia dela 60 lei în sus se vor elibera note de câte 2 lei fila.

3. In cafenele şi cofetării se va percepe câte 1 leu pentru un joc de domino, câte 2 lei pentru un joc de cărţi, şah, romi şi table; câte 5 lei de sticla cu vin în preţul până la 100 lei; 10 lei pentru vinul mai scump; câte 20 lei de fiecare sticlă de şampanie.

TIMIŞOARA. — Monitorul Municipiului Nr. 47—48, 49—59, 51—52 din 1931; Nr. 1, 2 şi 3 din 1932.

a) Primăria în şedinţa din 13 Octombrie 1931 fixează preţurile de vânzarea pietrei din cariera Suşanoviţa:

Preţul pietrei brute de bazalt loco carieră, variază de la 80—120 lei m.c.

b) Pentru ajutorarea muncitorilor fără lucru în timpul ernei s'a decis:

Se va încasa 1 leu în plus la orice consumaţie dela restaurante, cofetărie, după fiecare bilet vândut la cinematografe, teatre, concerte, serate, etc.

5 lei se va încasa dela fiecare jucător de cărţi, domino în cafenele, bilet vândut pentru baluri, ceaiuri dansante, etc.

0,5 lei de fiecare kw.-oră curent electrtic pentru iluminat, şi de fiecare sticlă de sifon vândută.

c) S'a decis contractarea unui împrumut de 20 milioane lei pentru lucrări edilitare.

d) In şedinţa dela 20 Noembrie 1931 s'a admis ca la schimbarea proprietarului de autotaxi, să se plătească o taxă de 2000 lei.

S'a format comisia pentru studierea reducerei taxelor de transport cu autotaxi, pe baza reducerei taxelor comunale impuse proprietarilor.

e) In şedinţa dela 27 Noembrie 1931 a consiliului comunal s'a luat în desbatere proiectul de buget, cu care ocazie s'au făcut unele reduceri şi anume:

1. La Uzina Electrică preţul curentului se reduce la 12 lei pe kw.-oră.

2. La T. C. T. taxele de transport dintr'o circ. în alta se reduc dela 5 lei la 3 lei;

3. Costul apei s'a redus dela 9 lei la 7 lei m.c.

f) In şedinţa dela 28 Noembrie 1931 se aprobă proectul de buget cu sumele următoare:

La venituri:

1. La administraţia municipiului . . .	90.037.000
2. La întreprinderi	226.197.500
3. Venituri accidentale sau extraord. .	9.610.381
Total general .	347.487.967

La cheltueli:

1. La administraţia propriu zisă . . .	103.705.133
2. La ad-ţia întreprinderilor	209.098.753
3. Subvenţii şi cheltueli facultative . .	2.740.000
4. Fond pt. deschideri de credite . ,	22.005.086
5. Cheltueli cu destinaţie specială . .	9.610.381
Total general .	347.847.967

g) Prin ordonanţa din 30 Noembrie 1931, se reglementează executarea lucrărilor de sticlărie pe teritoriul Municipiului Timişoara.

Geamgii ambulanţi vor plăti la scoaterea autorizaţiei taxele următoare:

Pentru 5 zile	50 lei
„ 10 „	100 „
„ 15 „	150 „

Contravenienţii vor plăti o amendă în favoarea municipiului de 100—1000 lei, în caz de nesolvabilitate să se transforme în închisoare.

h) Biblioteca. D-l R. Mileş comunică că s'au cumpărat cărţi româneşti, franceze şi germane în valoare totală de lei 46.852.

i) In şedinţa dela 16 Decembrie 1931 s'a aprobat regulamentul pentru exploatarea dreptului de afişaj şi reclamă pe teritoriul Municipiului Timişoara.

j) S'a aprobat regulamentul burselor pentru studiile elevilor săraci şi distinşi.

Bursele sunt de 10.000 lei anual pentru studenţi şi 5000 lei anual pentru elevii dela şcolile secundare din Timişoara.

k) S'a fixat preţul cărămidei produse de fabrica comunei la 1100 lei mia loco fabrica şi cu 1200 lei loco clădire.

l) D-l Ciunga, Şeful Serv. Salubrităţii, printr'un raport arată situaţia salubrităţii publice a municipiului Timişoara.

Cu personalul de 215 măturători s'au curăţat în cursul lunei Noembrie 1931, 242 străzi şi 22 pieţe.

Transportul gunoiului dela particulari se face cu 12 trăsuri repartizate pe circumscripţii, iar gunoiul de pe străzi este transportat cu 28 trăsuri cu 2 cai şi 8 cordei cu câte un cal.

Serviciul salubrităţii posedă atelierele necesare tuturor reparaţiunilor pentru ca serviciul să nu sufere.

D-l Ciunga arată că pentru menţinerea curăţeniei nu are sprijinul poliţiei municipiului.

m) In procesul verbal Nr. 70 se aprobă reducerea preţurilor de intrare la reprezentaţiile cinematografice comunale în mediu 20%. Preţurile variază după locuri dela 5 lei până la 40 lei.

n) Se aprobă preţul maximal al cărnei, pâinei şi făinei cu începere dela 20 Ianuarie şi anume:

Făina albă 5,70 lei kgr.
„ brună 4,20 lei kgr.
„ neagră 3 lei kgr.
Pâinea albă 7,50 lei kgr.
„ brună 6,50 lei kgr.
„ neagră 4 lei kgr.

Preţul cărnei variază după specie şi calitate, şi anume:

Carnea de porc 20—30 lei kgr.
Untura 25 lei kgr.
Carnea de viţel 20—32 lei kgr.
Carnea de vacă cal. I, 18—20 lei kgr.; cal. II, 12—17 lei kgr.

www.dacoromanica.ro

o) D-l Heine, Şeful Serv. de asistenţă şi ocrotire socială, în raportul depus, arată că în cursul lunei Decembrie 1931 s'au dat ajutoare la 559 de săraci.

Până la sfârşitul lunei Decembrie 1931 s'au acordat săracilor 1743 m.c. lenme de foc; copiilor săraci în vârstă dela 1—5 ani se distribue zilnic 380 litri lapte, adăogând la fiecare kgr. câte 1/4 kgr. pâine. Zilnic se ajută 760 copii. S'a constatat că sunt 2072 persoane fără lucru şi săraci, dar cari n'au fost declaraţi şomeri.

Azilul găzdueşte actualmente 134 persoane.

Dela data de 15 Decembrie 1931 municipiul distribue lapte în mod gratuit la şcolile primare.

Zilnic se distribue 257 litri lapte şi 128 kgr. pâine.

Cantinele municipiului în număr de 4 distribue zilnic 1000 prânzuri. Controlul lor se face de către o comisiune special formată.

VASLUI

Buletinul Oraşului Nr. 7/931 şi Nr. 1/932

a) S'a aprobat reducerea taxelor de intrare în obor şi de vânzarea vitelor după cum urmează:

Pentru intrarea în obor:

2 lei pentru vita mică
4 „ „ „ mare

Pentru vânzarea vitelor:

40 lei de vita mare
20 „ „ „ mică
10 „ „ viţei
4 „ „ oaie
30 „ „ porc mare
15 „ „ „ mijlociu
5 „ „ „ mic.

b) S'a propus rezilierea contractului încheiat între comună şi un domn inginer pentru măsurătoarea islazului în valoare de lei 55.000 fiind ilegal încheiat şi pe motivul că numitul inginer nu s'a conformat clauzelor din contract.

c) S'au înfiinţat următoarele taxe pentru transportul cerealelor pe străzile oraşului:

5 lei pentru una căruţă cu una vită
10 „ „ „ „ „ două vite
20 „ „ „ „ „ patru „
30 „ „ un camion cu încărcătura până la 300kgr.

d) Bugetul general de venituri şi cheltueli al oraşului Vaslui pe 1932 însumează la venituri şi cheltueli 9 milioane 852.382 lei.

www.dacoromanica.ro

INFORMAŢIUNI

PENTRU ORAŞELE MEMBRE ALE „UNIUNEI ORAŞELOR DIN ROMÂNIA".

Proectul de lege al administraţiei locale. Biuroul Uniunei Oraşelor a primit multe suggestiuni dela diferite oraşe ale ţărei relative la noul proect de lege pentru organizarea administraţiei locale.

Biuroul a elaborat rapoarte, care vor fi prezentate forurilor competente pentru a cunoaşte şi rezultatele experienţei administraţiilor oraşelor.

Facem apel la primăriile oraşelor membre ale „Uniunei", să ne trimeată cât mai curând cotizaţiile pe anul 1931 şi cele rămase în restanţă pe anul 1930. Amintim cu această ocazie că, în conformitate cu hotărîrea luată la ultimul congres al Uniunei din 1931, s'a aprobat ca restanţele mai vechi, din anii 1922 până la 1929, să fie anulate dacă se achită cotizaţia pe anul 1930 şi se continuă regulat cu plata.

BIBLIOTECA INSTITUTULUI URBANISTIC

Studiul d-lui Profesor C. Sfinţescu din acest număr al revistei, intitulat „Curăţirea Străzilor şi Inlăturarea Gunoaelor", a apărut şi în volum separat ca al doilea număr din „Biblioteca Institutului Urbanistic".

Primul volum, care a apărut la începutul anului, este datorit tot d-lui Prof. C. Sfinţescu şi este intitulat „Proectarea şi Construcţia Străzilor". Volumele apărute în „Biblioteca Institutului Urbanistic" costă fiecare, 50 lei plus porto, şi se pot procura dela Institutul Urbanistic al României, Bucureşti, Str. Nicolae Filipescu, 23.

www.dacoromanica.ro

Antrepriză de Construcţii
Grigorio Fratta & Fii
Societate în nume colectiv

BUCUREŞTI
Str. Elena Ferichide Nr. 14
Telefon 228/31 — 211/22

Atelier de sculptură decorativă
N. St. Tofan şi P. de Candido
Execută orice fel de lucrări în
această branşă artistic şi curat
PREŢURI MODESTE
Bucureşti, Str. Gral Poetaş Nr. 42, Bucureşti
(Prin Matei Voevod)

INDICATOARE KILOMETRICE
şi de DIRECŢIE pentru comune
(model A. C. R. R.)
din EMAIL garantat nedecolorabil
din NITROLITE durabil şi incasabil

Numere de case, table de străzi, inscripţii pentru interiorul localurilor autorităţilor, numere de — automobil biciclete, căruţe —

E. Hărăscu
Bucureşti I — Calea Rahovei, 5 — Bucureşti I
Rep. Generală a «UZINELOR DE MODELAT ŞI EMAILAT» S. A. R.

TURCOAIA-GRANIT
Societate Anonimă Minieră Română
pentru exploatarea de mine şi cariere
BUCUREŞTI, Str. C. A. Roseti Nr. 11, — Telefon 200/73
BRĂILA, Strada Const. Berlescu Nr. 39, — Telefon 96/1
Producem în mari cantităţi următoarele materiale de granit:

Pavele normale
Calupuri
Piatră spartă în toate dimensiunile
Pavele abnorme
Bordură
Piatră brută pentru pavaj şi zidărie
Anrocamente etc.

Construcţiuni de şosele, străzi şi intreprinderi de lucrari publice şi particulare cu materiale de granit.

Salonul Sindicatului artelor frumoase

Comitetul Sindicatului artelor frumoase, considerând de a sa datorie a lupta pentru ca toate faptele artistice ale picturei şi sculpturei româneşti să fie reunite într'o expoziţie generală, a luat holărârea de a organiza anual o expoziţie sub numele de SALONUL SINDICATULUI, la care pot lua parte numai membri Sindicatului artelor frumoase.

Va fi cea mai puternică şi mai completă manifestaţiune artistică.

Intâiul Salon al Sindicatului va avea loc în Noembrie 1932.

Vom vedea astfel in aceiaş expoziţiune exponenţii tuturor curentelor artistice, clasice cubiste, impresioniste, moderniste etc.

Un regulament al Salonului va asigura fiecărui membru dreptul său de participare şi va cimenta legăturile între toţi artiştii ţării româneşti.

Preşedintele Sindicatului,
sculptor I. Iordănescu

IOSIF TOTH
Instalaţiuni de încălziri centrale, alimentări cu apă, canalizări şi instalaţiuni sanitare.
Bucureşti, — Str. Răspântiilor No. 10, — Bucureşti
Telefon 232/23

ENRICO CESARATTO
LUCRĂRI, SCĂRI ŞI PARDOSELI DE MOZAIC, ASFALT, ETC.
BUCUREŞTI, B-DUL IOAN CUZA No. 101

TIPOGRAFIA BUCOVINA I. E. TOROUŢIU, STR. GR. ALEXANDRESCU 4, BUCUREŞTI III—TEL. AUT. 210×43

www.dacoromanica.ro

I. I. BERINDEI

Arhitect-Urbanist

Bucureşti *Strada Sf. Constantin Nr. 24*
Telefon 321/90

Arhitect

ENZO CANELLA

Diplomat de Guvernul Român şi
Doctor în Arhitectură dela Milano

Bucureşti *Str. Vasile Alexandri,*

www.dacoromanica.ro

«BUCOVINA»
INSTITUT DE ARTE GRAFICE
Telefon aut. 210/43
E. TOROUȚIU
BUCUREȘTI, III
Str. Gr. Alexandrescu Nr. 4

www.dacoromanica.ro